

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA SUISSE OCCIDENTALE

RÉPONSE
DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION
AU
RAPPORT

présenté à l'Assemblée générale des Actionnaires du 28 août 1875

PAR LA

COMMISSION D'ENQUÊTE
nommée par les Actionnaires le 26 juin 1875.

Du 11 Octobre 1875.

LAUSANNE
Imprimerie L. CORBAZ & Comp.
—
1875

PB

2423

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA SUISSE OCCIDENTALE

RÉPONSE
DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION
AU
RAPPORT

présenté à l'Assemblée générale des Actionnaires du 28 août 1875

PAR LA

COMMISSION D'ENQUÊTE

nommée par les Actionnaires le 26 juin 1875.

Du 11 octobre 1875.

LAUSANNE

Imprimerie L. CORBAZ et Comp.

1875

Bibl. cant. VS Kantonsbibl.



1010032873

PB 2423



69/192

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA SUISSE OCCIDENTALE



RÉPONSE

DU

CONSEIL D'ADMINISTRATION

AU

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE



MESSIEURS,

Nous avons pensé qu'avant de publier son rapport, la Commission d'enquête trouverait utile et équitable de nous en donner communication et de se mettre en état de tenir compte, en temps opportun, des renseignements que nous aurions pu lui fournir, des observations que nous aurions pu lui faire, des rectifications que nous aurions pu réclamer. Cette opinion était fondée aussi bien sur la nature des choses que sur ce qui avait été dit à cet égard à des membres du Comité de Direction, par un des membres de la Commission. Cela n'ayant pas eu lieu, nous sommes dans le cas d'écrire aujourd'hui ce que nous n'avons pas pu dire verbalement.



Le mandat de la Commission d'enquête a été résumé par elle, en tête de son rapport, de la manière suivante :

« Dans votre assemblée générale du 26 juin 1875, vous avez décidé qu'il serait sursis
» à l'approbation des comptes qui vous avaient été présentés par le Conseil d'adminis-
» tration, pour l'année 1874, et qu'il serait nommé une Commission chargée d'examiner
» la situation de la Compagnie, les causes de cette situation et les moyens d'y remédier.

» Vous avez décidé, en outre, que cette Commission serait chargée de préavisier sur les propositions que le Conseil d'administration pourrait être appelé à présenter. C'est cette Commission qui vient aujourd'hui vous rendre compte du mandat que vous lui avez confié. »

Rechercher les causes de la situation financière de la Compagnie, constituait, nous semble-t-il, la partie principale du mandat donné à la Commission, puisque cette recherche pouvait seule éclairer la route des innovations à introduire et des écueils à éviter; puisque seule aussi elle pouvait fixer les mérites et les responsabilités.

Notre sentiment est que le travail de la Commission d'enquête n'est pas complet sous ce rapport, soit parce qu'il laisse dans l'ombre, sans même les indiquer incidemment ou indirectement, des faits qui ont, selon nous, une importance capitale, soit parce que, dans ceux qu'il indique, il y a un manque de précision qui peut laisser le jugement indécis ou même l'égarer.

En faisant ces observations, nous devons ajouter et nous nous empressons de le faire, que nous n'avons à aucun degré l'intention de nous livrer à une critique et surtout à une critique désobligeante du rapport de la Commission; nous voulons simplement constater une situation qui a son explication naturelle, d'une part, dans l'étendue de l'étude qui était à faire, et, d'autre part, dans le temps relativement court dont la Commission a disposé pour l'accomplir.

I

Les causes de la situation financière de la Compagnie sont, selon nous, de deux sortes; les unes ont un caractère intrinsèque à l'entreprise, constitutionnel en quelque sorte; les autres sont occasionnelles et momentanées.

Les causes du premier ordre nous paraissent être les suivantes :

1^o Le coût de premier établissement du réseau, comparé à son revenu et aux frais que nécessite son exploitation;

2^o Les majorations dont le coût des lignes a été aggravé au moment de la fusion, ce qui a augmenté les charges de la Compagnie, du montant de ces majorations, sans lui donner en échange aucune contre-valeur;

3^o Le fait que ces lignes coûteuses ne sont pas parachevées et qu'il reste des dépenses importantes à faire pour les mettre en état de parachèvement;

4^o Le défaut de proportion entre le capital de la Compagnie et ses emprunts.

Vous nous permettrez, Messieurs, de reprendre successivement ces divers points et de leur donner quelques développements.

II. — Causes constitutionnelles de la crise financière.

1^o Coût de premier établissement des lignes.

Rien ne parlera plus éloquemment à cet égard que le tableau suivant :

Coût kilométrique de construction des principaux chemins de fer suisses, au 31 décembre 1874.

COMPAGNIES	Kilom.	Coût de construction.	Par kilom. de ligne.	OBSERVATIONS
Union-Suisse	275	(1) 84,339,368 69	306,688 61	(1) L'Union-Suisse porte l'amortissement de ses emprunts en diminution du capital de construction.
Nord-Est-Suisse . . .	213	77,691,414 86	364,748 42	
Central-Suisse	240	93,030,202 16	387,625 84	
Suisse-Occidentale .	321	(2) 165,957,905 15	517,002 82	(2) Y compris 8,100,235 fr., différence entre les 14,700,000 fr. d'obligations créées en faveur des Compagnies, à l'occasion de la fusion, et le capital réel de construction.
TOTAUX . . .	1049	421,018,890 86	401,352 61	

Ajoutons à ces renseignements que le produit brut approximatif des transports de la Suisse Occidentale a été, en 1874, de 11,804,122 fr. 49, soit 35,554 fr. 58 par kilomètre de ligne, tandis que le Central et le Nord-Est ont, dans la même année, réalisé une recette brute de même nature de 12,166,440 fr., ou 50,693 fr. 50 par kilomètre de ligne, pour le Central-Suisse, et 9,759,190 fr. 02 ou 45,817 fr. 79 par kilomètre de ligne, pour le Nord-Est-Suisse.

Evidemment, l'Administration ne peut être mise en cause à propos du coût de premier établissement des lignes, qui a sa cause essentielle, sinon unique, dans les conditions topographiques du réseau. — Elle s'est appliquée à élever le produit des lignes, de manière à le mettre toujours plus en rapport avec le capital qu'elles ont coûté, et, à cet égard, nous constatons que le produit du réseau qui était en 1864, dernier exercice avant l'association, de 5,832,316 fr. 55 (y compris une attribution de 180,000 fr. pour les 11 kilomètres de la section Singine-Berne), a atteint en 1874 la somme approximative de

11,804,122 fr. 49, ce qui constitue, en chiffres ronds, une augmentation moyenne annuelle de 597,000 fr.

2^o *Majorations allouées au moment de la fusion.*

L'on sait que, par l'acte de fusion, le capital-obligations a été augmenté des sommes suivantes :

A l'Ouest-Suisse, 6000 obligations de 1000 fr., soit	Fr. 6,000,000
A l'Etat de Fribourg, 5700 obligations de 1000 fr., soit	» 5,700,000 ¹
Au Franco-Suisse, 3000 obligations de 1000 fr., soit	» 3,000,000
Ensemble	Fr. 14,700,000

Et cela, indépendamment de 20,000 actions remises à l'Ouest-Suisse, en échange de ses 10,000 actions privilégiées, ce qui a eu pour effet d'augmenter sans contre-valeur de 5,000,000 de francs le capital-actions.

On l'a dit souvent dès lors et il est incontestable que si, au lieu d'émettre alors 14,700,000 fr. *d'obligations*, on eût payé *en actions* les majorations attribuées aux Compagnies fusionnées, la Suisse Occidentale se serait ménagé le moyen d'assurer, dans de bonnes conditions, la réalisation de l'emprunt qu'il lui faut aujourd'hui et qui se trouve être d'une somme absolument égale aux 14,700,000 fr. dont nous venons de parler, augmentés des intérêts qui ont été payés dès le 1^{er} janvier 1872 pour 5,700,000 fr. et dès le 1^{er} juillet de la même année, pour les 9,000,000 de fr. restants. Ces intérêts feront au 31 décembre 1875, 2,715,000 fr. On a tiré de là cette conclusion *que les auteurs du contrat de fusion avaient manqué de prévoyance.*

Il n'en est rien pour quiconque sait comment les choses se sont passées :

En effet, il fallait à la Compagnie de l'Ouest les obligations qui lui ont été remises pour désintéresser les porteurs de ses actions privilégiées et pour les déterminer à accepter un remboursement qu'ils n'étaient pas tenus de recevoir et qui cependant devait être effectué, sous peine de voir la fusion échouer. Car nous n'avons pas besoin d'insister sur l'impossibilité qu'il y avait de maintenir *sur tout le réseau fusionné*, des titres dont le privilège était restreint *au réseau de l'Ouest seul.*

Or, dès l'instant où l'Ouest était payé, pour cette partie, en obligations, les autres entreprises fusionnées ont été placées dans l'obligation de réclamer un droit égal et elles ont reçu aussi des obligations.

¹ On objecterait inutilement que cette somme représentant pour Fribourg une partie du coût de la ligne, elle ne constitue pas une majoration. Même à ce titre de coût partiel de la ligne, elle aurait pu être payée en actions, et de plus elle constitue, comme celle de neuf millions payée à l'Ouest et au Franco-Suisse, une charge sans compensation réelle.

Il résulte de ce qui précède que cet accroissement de la dette, sans contre-valeur, a été imposée par les circonstances aux négociateurs de la fusion.

3^o Les lignes fusionnées ne sont pas parachevées.

Il est inutile d'insister sur ce point; chacun reconnaît le fait que nous signalons ici; la Commission d'enquête le constate elle-même et une partie notable de l'emprunt que doit contracter la Compagnie, est destinée précisément à payer ceux de ces travaux de parachèvement qui ne peuvent pas être ajournés.

4^o Disproportion du capital avec les emprunts.

Une Société anonyme bien entendue doit trouver, dans son capital, c'est-à-dire *dans des actions*, la partie la plus importante des ressources dont elle a besoin. Si les circonstances sont difficiles, c'est un capital qui est tenu de proportionner sa rémunération aux ressources disponibles et de plus il a l'avantage d'offrir aux emprunts que la Société doit contracter, une garantie proportionnée à sa propre importance.

On n'a pas pu tenir compte de ces considérations au moment où a été créée la Compagnie de la Suisse Occidentale, puisqu'au lieu d'édifier sur un terrain net, on a dû se borner à souder en une seule masse le capital social et les dettes de trois entreprises, constituées, à ce point de vue, sur des bases différentes.

Il en est résulté que pour un capital de 71,000,000 de francs qui sera porté, après la libération des actions privilégiées, à 85 millions, nous avons, au 31 décembre 1874, une dette de 92,221,135 francs; or, il faut faire le service de ces 92 millions; il faut même que l'intérêt des actions privilégiées soit couvert, pour que la Compagnie soit dans une situation normale, en sorte qu'en fait et en pratique, on pourrait plus ou moins dire que nous avons un capital-actions de 71 millions et une dette de 106 millions. Quelle que soit la formule à laquelle on s'arrête à cet égard, la constitution de notre entreprise est moins heureuse que celle d'autres Compagnies suisses. On en jugera par le tableau ci-contre que nous accompagnons des observations suivantes, sur lesquelles nous insistons :

1^o Notre produit kilométrique étant notablement inférieur et le coût kilométrique de nos lignes étant notablement supérieur (voir, à page 5, les chiffres de ces produits et du coût de premier établissement des lignes) à ceux du Central et du Nord-Est, notre capital-actions devrait être proportionnellement plus élevé que le leur.

2^o De plus, si le Central et le Nord-Est ont une plus forte proportion d'obligations que la Suisse Occidentale, leurs emprunts sont à un taux d'intérêt notablement plus bas que les nôtres.

Capital et Emprunts réalisés par les principales Compagnies suisses, au 31 décembre 1874.

COMPAGNIES	CAPITAL				CAPITAL TOTAL	%		RENSEIGNEMENTS DIVERS	Taux d'intérêt du capital - obligations.
	ACTIONS		OBLIGATIONS			Actions.	Obligat.		
	Chiffre partiel.	Chiffre total.	Chiffre partiel.	Chiffre total.					
Union-Suisse . . .	40,000,000	40,000,000	525,900 41,392,437 169,500 1,174,800	43,262,637	83,262,637	48,04	51,96		3 4 4 1/2 5
Nord-Est-Suisse .	33,354,000	33,354,000	12,100,000 58,397,510 * 3,600,000 * 1,154,908 * 5,000,000 * 1,750,000	82,002,418	115,356,418	28,91	71,09	* Subventions.	4 4 1/2 2 2 1/2 3 3 1/4
Central-Suisse . .	50,000,000	50,000,000	7,200,000 64,360,000 1,000,000 270,000	72,830,000	122,830,000	40,70	59,30		5 4 1/2 3 1/4 ?
Jura-Berne	18,576,599 11,557,785	30,134,384	5,733,000	5,733,000	**35,867,384	84,01	15,99	** Cette somme représente le capital versé au 31 décembre 1874 sur fr. 57,409,000 indiqués au bilan de la Compagnie. Elle comprend, en sus du capital mentionné comme étant <i>réalisé</i> , fr. 11,557,785, prix d'achat de la section Neuveville-Berne, qui sera payé à l'Etat de Berne <i>en actions</i> . En attendant, le dit Etat perçoit le produit net de cette section.	5
Suisse Occidentale	71,000,000 1 8,400,000 79,400,000 2 998,025	80,398,025	258,000 87,998,400 3 2,654,735 4 1,310,000	92,221,135	172,619,160	46,58	53,42	1 Versements sur privilégiées. 2 Id. sur souscript. d'actions Transversale. 3 Emprunts temporaires. 4 Versements sur emprunt Broye.	6 5 5 5
		233,886,409		296,049,190	529,935,599	44,14	55,86		

Si nous passons maintenant à celles des causes de la situation financière de la Compagnie que nous avons appelées occasionnelles et momentanées, nous trouvons les suivantes :

- 1^o L'achat de la ligne de Jougne;
- 2^o L'achat des lignes de la Broye transversale et longitudinale;
- 3^o L'achat de la ligne d'Italie ou du Simplon;
- 4^o L'exploitation à forfait des lignes par MM. Laurent, Bergeron et Cie.

III. — Causes occasionnelles de la crise financière.

1^o *Acquisition de la ligne de Jougne.*

A propos de cette acquisition, nous ferons remarquer que nul n'en a contesté l'opportunité en soi; la Commission elle-même en admet, implicitement du moins, l'utilité. Mais, implicitement aussi, elle exprime l'opinion que le prix payé est élevé, et elle émet une critique formulée dans les termes suivants :

« Il était de notoriété que M. Alazard, entrepreneur de la dite ligne et propriétaire » de la presque totalité de ses actions et obligations, faisait des démarches pour par- » venir à négocier ces titres; ses tentatives furent nombreuses et restèrent longtemps » infructueuses; on crut un moment l'opération conclue à Lausanne, mais elle échoua » par défaut d'entente des parties. La Compagnie de l'Ouest-Suisse ou l'Association de » la Suisse Occidentale auraient donc été parfaitement à même de se mettre en rapport » avec M. Alazard, pour acquérir ces titres, sans avoir besoin de l'intervention d'un » tiers. Cependant, etc.... »

Nous repoussons absolument le reproche contenu dans les lignes que nous venons de reproduire, et nous trouvons que si l'on veut parler de cette affaire de la ligne de Jougne, il serait bon d'aller directement au but; d'arriver à éclaircir tout ce que l'on a dit, soit sur le profit excessif qu'auraient réalisé ceux qui ont acheté les titres de cette entreprise pour nous les revendre, soit sur les conditions dans lesquelles ce bénéfice aurait été prélevé, etc., etc. Car, au fond, c'est cela que la Commission a eu en vue.

Or, jamais *l'administration de la Compagnie* n'a été mise en cause dans tous ces « on dit » et l'on peut d'autant moins équitablement s'en prendre à elle que les choses ne se sont pas passées comme le dit la Commission, et que, d'ailleurs, l'achat des titres de la ligne de Jougne est le fait des trois anciennes Compagnies, aujourd'hui disparues et qui ont agi chacune pour leur compte.

C'est d'ailleurs une erreur matérielle de dire qu'il était *de notoriété publique* que M. Alazard faisait des démarches pour vendre ces titres, la Commission, dont un seul membre, si nous ne nous trompons, habitait alors Lausanne, ne nous semble pas être bien placée pour attester cette notoriété.

Ce qui est notoire, au contraire, c'est que jamais M. Alazard ne s'est approché de l'Administration de l'association des chemins de fer de la Suisse Occidentale, pour lui vendre les titres de la ligne de Jougne, et qu'il ne les lui a jamais fait offrir ni directement ni indirectement. Ce qui est notoire, c'est qu'il était dans la nature des choses qu'il ne s'approchât pas d'elle et cela pour deux raisons :

D'abord, cette affaire regardait les Compagnies associées, et M. Alazard, profondément imbu des idées de rivalité qui avaient cours alors, ne se serait jamais adressé à Fribourg et surtout au Franco-Suisse, pour leur proposer l'achat de la ligne de Jougne ;

Ensuite chacun sait que M. Alazard était dès l'abord entré en pourparlers avec des financiers qui l'auraient au besoin éloigné de toute idée de négociations directes avec la Suisse Occidentale, puisqu'ils y auraient perdu le fruit de leur combinaison.

Car s'il y a une chose qui soit, elle, de notoriété publique, c'est qu'il s'était formé, avec le secret naturel à ces combinaisons, deux syndicats rivaux qui poursuivaient l'achat des titres de la ligne de Jougne dans le seul but de les revendre soit à l'Ouest, soit à l'association Suisse Occidentale.

Dans ces conditions les Compagnies associées eussent-elles été au profit de cette notoriété publique dont parle la Commission, qu'elles n'auraient pu prendre l'initiative de démarches auprès de M. Alazard, qu'en risquant de payer la chose à un prix peut-être plus élevé encore, soit parce que M. Alazard aurait élevé ses prétentions en proportion du nombre des concurrents, soit parce que les syndicats rivaux dont nous avons parlé auraient dû élever leurs offres à M. Alazard et que vraisemblablement, ils s'en seraient couverts sur la Suisse Occidentale. Mais, encore une fois, la notoriété dont parle la Commission est une erreur. La pensée commune de ceux qui, dans l'intérêt de la Suisse Occidentale, s'occupaient de prévoir et de préparer sans intermédiaire les rapports futurs des deux entreprises, était que la question de Jougne se poserait naturellement lorsque la Compagnie propriétaire de cette ligne devrait en reprendre l'exploitation des mains de M. Alazard, c'est-à-dire le 1^{er} juillet 1873.

La Commission dit, à page 16 de son rapport, que la convention par laquelle la Suisse Occidentale s'est chargée de l'exploitation de la ligne de Jougne, a aggravé encore la situation résultant de l'achat des titres de cette ligne, mais elle ne nous fait pas connaître les motifs de cette opinion. Nous nous les expliquons toutefois par les calculs que la Commission a introduits à page 27 de son rapport ; mais, hâtons-nous de le dire, ces calculs renferment de graves erreurs que nous allons relever.

D'abord, la Commission ne tient pas compte à la Compagnie de Jougne-Eclépens, de la redevance annuelle de 65,000 fr. qui lui est due par la Suisse Occidentale à la décharge de la Compagnie de l'Ouest-Suisse, en vertu de la convention du 11 septembre 1866 (v. p. 6 et suivantes de l'exposé financier annexé au rapport à l'Assemblée générale du 26 juin 1875). Voilà une première somme de 65,000 fr. dont se trouve diminué le déficit que la Commission d'enquête prévoit à p. 27 de son rapport. — Une seconde erreur vient de ce qu'à la même page, la Commission, faisant le compte de nos avances pour la Compagnie de Jougne, a parlé de cinq *semestres* d'emprunt que nous aurions à payer pour la Compagnie de Jougne, mais qu'elle a tiré en dehors le chiffre de cinq *annuités* de cet emprunt. Cette seconde erreur aggrave ainsi les prévisions de la Commission, quant à nos débours pour la Compagnie de Jougne, d'une somme de 650,000.

Il est en effet incontestable qu'un *semestre* du service de l'emprunt de la ligne de Jougne est de 130,000 fr.; que cinq *semestres* font conséquemment 650,000 fr. et non pas 1,300,000 fr. comme l'a porté en compte la Commission.

La Commission a enfin commis deux erreurs de calcul, dans la supputation des recettes et des dépenses de la ligne de Jougne jusqu'en 1877; l'une, relative au chiffre représentant le 40 % de la recette brute pour le calcul de la redevance: la somme qu'il faut inscrire de ce chef est de 317,800 fr. et non de 318,360; l'autre, dans le calcul du 60 % de la recette brute comme dépense kilométrique d'exploitation, lequel 60 % fait 908,880 fr. et non pas 1,195,740 fr., comme la Commission l'a compté dans son rapport, page 27.

Il suit de là que l'excédant prévu des recettes sur les dépenses, sera, pour la ligne de Jougne, non pas de 259,620 fr. comme l'a dit la Commission, mais bien de **545,920** francs, c'est-à-dire d'une somme qui sera **supérieure de 286,300** francs à celle qui est nécessaire pour le service de l'emprunt de la ligne de Jougne.

Pour la clarté de ce travail, nous plaçons ici en regard les chiffres de la Commission et les nôtres.

La Commission dit :

A la fin de 1877, la Compagnie de la Suisse Occidentale aura dû payer, pour la Compagnie de Jougne, à partir du 30 juin 1875 :

Pour travaux de parachèvement.	Fr.	600,000
Cinq semestres de l'emprunt . . . »		1,300,000
Découvert de l'exploitation de 1875. »		36,300
	Fr.	1,936,300
Moins les bénéfices sur l'exploitation de 1876 et 1877 »		90,400
Il reste donc en nouvelles avances (1)	Fr.	<u>1,845,900</u>

(1) Mais ces avances continueront à augmenter tant que le bénéfice annuel de l'exploitation de la ligne de Jougne ne couvrira pas la somme de 260,000 fr. nécessaire chaque année au service de la dette de cette Compagnie.

Nous disons :

A la fin de 1877, la Compagnie de la Suisse Occidentale aura dû payer, pour la Compagnie de Jougne, à partir du 30 juin 1875 :

Pour travaux de parachèvement:	Fr.	600,000
Cinq semestres de l'emprunt . . . »		650,000
Découvert de l'exploitation de 1875. »		36,300
	Fr.	1,286,300
Moins les bénéfices sur l'exploitation de 1876 et 1877 »		90,400
Il reste donc en nouvelles avances (1)	Fr.	<u>1,195,900</u>

(1) Voir le renvoi ci-contre.

Partant de là, la Commission établit le calcul suivant :

Recettes de fr. 35,000 sur 34,2 kilomètres de la section suisse . . .	Fr. 1,197,000	
Redevance de fr. 14,000 (40 % de la recette brute) sur 22,7 kilom. de la section française »	318,360	
	<u>Fr. 1,515,360</u>	
Dépense de fr. 21,000 (60 % de la recette brute) sur 56,94 kilomètres	Fr. 1,195,740	
Redevance pour la gare de Pontarlier »	60,000	» 1,255,740
	<u>Différence, Fr. 259,620</u>	

En admettant les hypothèses de la Commission (voir renvoi (1) à page précédente) nous disons :

Recettes de fr. 35,000 sur 34,2 kilomètres de la section suisse . . .	Fr. 1,197,000	
Redevance de fr. 14,000 (40 % de la recette brute) sur 22,7 kilom. de la section française »	317,800	
	<u>Fr. 1,514,800</u>	
Dépense : 60 % de la recette brute sur 56,94 kilomètres	Fr. 908,880	
Redevance pour la gare de Pontarlier »	60,000	» 968,880
	<u>Différence, Fr. 545,920</u>	

2^o Achat des lignes de la Broye.

A. — Achat de la ligne de la Broye transversale sur territoire fribourgeois, soit de Fribourg-Payerne.

Bien que l'achat de cette ligne soit un fait appartenant aux administrations des trois entreprises auxquelles nous avons succédé, nous croyons devoir rappeler les motifs qui ont déterminé cette acquisition.

Vous vous souvenez, Messieurs, que l'achat de la ligne de la Broye transversale, c'est-à-dire de la ligne d'Yverdon à Fribourg par Payerne, a eu lieu par contrats des 3 janvier, 27 février et 11 mars 1873, ratifiés et autorisés par les Assemblées générales des actionnaires du Franco-Suisse et de l'Ouest-Suisse des 3 et 4 mars 1873, et par décret du Grand Conseil du canton de Fribourg en date du 6 février de la même année.

L'entreprise de la Broye longitudinale venait en effet de se constituer, non point sous l'empire d'idées d'alliance ou de fusion avec nous, mais avec un programme de lutte très nettement accentué. On crut alors qu'il était prudent, pour se mettre en garde contre les dangers de cette entreprise nouvelle, d'entrer en possession de la Broye transversale fribourgeoise.

B. — Achat, par voie de fusion, des lignes transversale sur territoire vaudois (Yverdon-Payerne) et longitudinale (Palézieux-Fräschels).

L'acquisition de ces lignes, par notre Compagnie, a été approuvée par vous dans l'assemblée générale du 7 août 1873, à une majorité de 1898 voix contre 54.

Nous n'avons donc point à justifier ici cette opération; mais, ce qui peut être fait utilement, c'est d'en rappeler l'origine.

Vous vous souvenez, Messieurs, que lorsque l'acte de fusion des trois entreprises formant aujourd'hui la Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale, fut soumis à la ratification du gouvernement du canton de Vaud, cette autorité mit à cette approbation diverses conditions et réserves, au nombre de neuf. Elles étaient contenues dans une note accompagnant un office du Tit. Conseil d'Etat du canton de Vaud, du 26/28 octobre 1872.

Sous N° 6 de ces conditions et réserves, le Conseil d'Etat exigeait que :

« Si les lignes de la Broye étaient disposées à entrer dans la fusion, la Suisse Occidentale » serait tenue de les y admettre à des conditions à débattre. »

Nous vous avons remis, à cette époque, un document imprimé, intitulé : « Résumé » des négociations avec le Tit. Conseil d'Etat du canton de Vaud au sujet de la fusion » des chemins de fer de la Suisse Occidentale, » document dans lequel se trouve la réponse faite au Tit. gouvernement du canton de Vaud par la lettre du Comité de Direction n° 5564, du 23 novembre 1872. Vous avez pu remarquer, par la lecture de ce « Résumé, » que le gouvernement vaudois, tenant non-seulement à son idée, mais aussi à la forme qu'il lui avait donnée d'entrée, fit naître le projet d'entente dont nous croyons devoir rappeler ici les termes.

PROJET D'ENTENTE

entre le Conseil d'Etat du canton de Vaud et la Direction de la Suisse Occidentale (ratifications réservées de part et d'autre) en ce qui concerne la position des lignes de la Broye vis-à-vis de la fusion des chemins de fer de la Suisse Occidentale.

« Avec l'approbation des Gouvernements intéressés, le Comité intercantonal concessionnaire de la partie vaudoise de la ligne transversale et le Comité concessionnaire » de la partie fribourgeoise de cette ligne, cèdent leurs concessions à la Compagnie du » chemin de fer de la Broye, déjà concessionnaire de la Longitudinale.

» Cette dernière entre, avec toutes ses lignes, dans la fusion des chemins de fer de la » Suisse Occidentale, aux conditions suivantes :

» 1° Les lignes de la Broye seront construites soit par la Suisse Occidentale, soit par » leur Compagnie elle-même, au choix de cette dernière;

» 2° La Compagnie du chemin de fer de la Broye recevra, au jour où ses lignes » seront livrées à l'exploitation, des actions de la Suisse Occidentale, pour la moitié de » son capital de construction, et des obligations pour l'autre moitié, actions et obliga- » tions au pair. — Le chiffre de ce capital de construction sera fixé à l'avance dans la » convention finale à intervenir;

» 3^o La Compagnie du chemin de fer de la Broye entrera dans la fusion avec son Administration (sous réserve de la réduction qui devra être apportée dans la représentation des quatre Compagnies fusionnées pour éviter des corps trop nombreux) et elle nommera, mais pour la première nomination seulement, le Directeur chargé d'occuper la nouvelle place créée dans la Direction de la Suisse Occidentale.

» Il est réservé que si les intéressés bernois et le gouvernement de Berne ne donnent pas leur approbation à ce projet, la Compagnie de la Broye n'entrera dans la fusion que pour la partie de ses lignes qui sont situées sur les territoires de Vaud et de Fribourg. »

Après avoir reproduit ce « Projet d'entente, » notre « Résumé » ajoutait :

« Ce projet d'entente date du 9 décembre dernier, et il n'y a pas eu de conférence entre les délégués du Conseil d'Etat et nous avant le 6 janvier 1873, époque à laquelle, entre autres choses, la question de la Longitudinale a été examinée de nouveau. Nous y avons fait connaître que nous préférions laisser la Compagnie concessionnaire construire elle-même la Longitudinale, plutôt que de la faire construire par la Suisse Occidentale. »

C'est sur la base de ce projet d'entente que se négocia le traité de fusion du 31 mars 1873, traité qui porte la mention de son origine, puisque après l'énonciation des parties contractantes et de leurs représentants, il ajoute :

« Tous lesquels contractants agissent ici sous la réserve des approbations, sanctions et ratifications qui seront stipulées ci-après à l'article 15 du présent Contrat;

» Il a été arrêté, *sur l'intervention et sous la présidence de délégués du Tit. Conseil d'Etat du canton de Vaud*, le Contrat de fusion dont la teneur suit : »

Il nous a paru utile de rappeler ici aux personnes assez nombreuses, qui semblent l'avoir oublié :

1^o Que l'achat des lignes de la Broye longitudinale et de la Broye transversale sur territoire vaudois ont reçu l'approbation unanime des actionnaires de la Suisse Occidentale;

2^o Que l'acquisition de la Transversale sur territoire fribourgeois a été également approuvée par les intéressés qu'elle concernait alors, à la même majorité voisine de l'unanimité;

3^o Enfin, que l'achat par voie de fusion, de la ligne longitudinale, a été imposé à la Compagnie, comme condition de sa propre constitution, par le Tit. Gouvernement du canton de Vaud. *C'est en effet le 31 mars 1873, c'est-à-dire le dernier jour où il était compétent pour le faire et le jour même où était signé l'acte de fusion avec la Compagnie de la Broye*, que le Tit. Conseil d'Etat du canton de Vaud a donné son adhésion à la fusion.

On nous objectera peut-être qu'il y avait un moyen bien simple de se soustraire à

ces charges : c'était de ne pas conclure la fusion et de maintenir l'association d'exploitation telle qu'elle existait depuis l'année 1865. Les trois Administrations de l'Ouest, du Franco-Suisse et de Lausanne-Fribourg, avaient bien eu cette intention, et elles avaient même déjà signé, en date du 24 juin 1871, une convention renouvelant pour trente ans l'association primitive. Mais cette convention, ratifiée par les Conseils et les Assemblées générales des trois Compagnies, dut être abandonnée en présence de l'opposition du Gouvernement de Vaud, qui, en réponse à une demande d'autorisation de la part de l'Ouest et du Lausanne-Fribourg, déclara expressément ne pas vouloir l'approuver, et manifesta ses préférences pour une fusion complète. C'est ce dernier parti que durent prendre les Compagnies, sous peine de rompre une alliance qui avait eu d'heureux résultats, et dans le maintien de laquelle elles voyaient le plus sûr gage de prospérité pour l'avenir.

Maintenant que ces faits ont été rappelés et qu'ils sont bien constants, nous avons à justifier notre assertion qu'ils sont pour une part importante dans la crise financière que traverse aujourd'hui la Compagnie.

La ligne longitudinale de Palézieux à Fräschels nous appellera, en son temps, à payer 7900 actions de notre Compagnie, c'est-à-dire à remettre aux ayants-droit 7900 titres d'actions de notre Compagnie. Cette obligation ne pouvant pas être considérée comme une charge *actuelle*, nous l'indiquons ici pour mémoire.

Mais nous avons dû contracter un emprunt, à teneur de l'article 4 du traité de fusion avec la Broye, afin de lui fournir les ressources nécessaires à la construction de sa ligne. Cet emprunt, assuré hypothécairement sur la ligne longitudinale, n'est point simplement *garanti* par nous, comme le dit la Commission à page 18 de son rapport; il constitue *une dette directe de notre Compagnie* en 10,600 obligations 5 % de 400 francs chacune, remboursables en 500 et nous occasionnant une charge annuelle en intérêts et amortissement de 226,500 fr. (et non pas 236,500 fr. comme le dit la Commission) pour un capital de Fr. 4,240,000

Nous aurons de plus à fournir à la Compagnie de la Broye, pour compléter ses ressources de construction, à teneur de l'article 10 du traité de fusion, un capital qui n'est plus éventuel, bien qu'il eût ce caractère au moment de la convention, de » 1,500,000
à prendre sur le produit des actions privilégiées.

Nous avons ainsi un capital de Fr. 5,740,000
représentant une charge annuelle de 301,500 fr. provenant de la ligne longitudinale.

Dans cette somme, nous faisons figurer à 5 % l'intérêt du capital additionnel de 1,500,000 fr.

En ce qui regarde la ligne transversale, son coût sera, d'après les dernières estima-

tions (v. l'exposé financier, page 10), de	Fr.	10,835,000
dont nous déduisons la subvention de l'Etat de Fribourg et de quel-		
ques Communes fribourgeoises, ci	Fr.	835,554
et une partie du capital de construction qui nous sera		
fourni par 3304 actions de 500 fr. chacune, dont nous		
aurons à fournir plus tard la contre-valeur, par la li-		
vraison de 3304 titres d'actions de la Suisse Occidentale	» 1,652,000	» 2,487,554

Un capital de	Fr.	8,347,446
-------------------------	-----	-----------

représente donc la charge résultant pour nous de l'achat de la Transversale, indépendamment des 3304 actions à livrer.

Lors de l'émission des privilégiées, on n'avait prévu de ce chef qu'une dépense de six millions (6,000,000); nous reviendrons sur cette différence.

En rappelant, comme nous venons de le faire, les faits qui se rattachent à l'achat des lignes de la Broye et les conséquences financières immédiates qui en sont résultées, nous n'entendons point exprimer l'opinion que ces acquisitions soient regrettables pour notre entreprise; nous pensons au contraire qu'elles ont complété le réseau S. O. de la manière la plus heureuse; qu'entr'autres, elles l'ont mis à l'abri de concurrences qu'il aurait dû combattre plus tard et qui, au moyen de certaines alliances, auraient pu lui causer le plus grave préjudice. C'est grâce à ces acquisitions que le réseau de la Suisse Occidentale est aujourd'hui en état, sinon de diriger la circulation et le trafic traversant la Suisse, du moins de n'avoir à redouter, de ce côté, aucune concurrence.

Mais le résultat *immédiat* de ces opérations, combiné avec certains faits dont nous parlerons plus tard, a été de créer la situation actuelle, sur laquelle vous nous permettrez, Messieurs, de faire une observation.

Lorsque l'on avance que l'intérêt d'une entreprise anonyme, considérée en soi, peut être différent de celui de ses actionnaires, on semble dire une énormité, ou tout au moins un paradoxe. Rien n'est plus vrai pourtant et l'achat des lignes de la Broye en fournit un exemple. Il est incontestable, en effet, que si, dans des vues de prévoyance et d'avenir, il était nécessaire d'assurer à notre Compagnie la possession des lignes de la Broye; que si, dès lors, l'administration devait, sous peine de manquer de vigilance, procurer la réalisation de ce but, elle ne pouvait le faire qu'à la condition de grever la situation présente: en d'autres termes, elle était placée dans l'obligation de sauvegarder l'avenir par le présent et au préjudice du présent.

Or, il est évident que l'actionnaire de 1875 s'occupe peu, surtout lorsqu'il s'agit d'actions au porteur, de l'actionnaire de 1877 et encore moins de celui de 1879; ce qui le préoccupe (cela est absolument naturel), c'est la valeur *actuelle* de son titre, et il est

naturellement aussi disposé à considérer comme fautives les opérations qui, en atteignant les cours, diminuent simultanément son capital et son revenu.

Avons-nous peut-être subi la conséquence de cette antithèse d'intérêts dans une même entreprise ? Ce n'est pas à nous qu'il appartient de répondre.

Cependant, nous avons cru devoir placer ici l'observation que nous venons de faire et nous ajoutons qu'elle s'applique de tous points à d'autres actes encore de notre administration et tout spécialement aux engagements que nous avons pris dans la Compagnie du Simplon.

Nous reconnaissons que le présent a des droits qui ne peuvent être sacrifiés sans réserve à l'avenir et qu'il faudrait examiner si l'on voulait pousser jusqu'au bout l'étude de la question, si, par les acquisitions de la Broye et du Simplon, on a, oui ou non, dépassé, au préjudice du présent, ce qu'il fallait faire dans l'intérêt de l'avenir.

Nous pensons que cette question, si elle était examinée à fond, devrait être résolue négativement.

En effet, sans vouloir entrer dans de plus longs développements, nous dirons que, dans notre conviction profonde, nous aurions *doublé le cap* si, à la fin de l'année dernière, une baisse momentanée de recettes, et des dépenses extraordinaires d'exercice, n'avaient pas fourni des arguments pour assombrir notre situation, aussi bien à ceux qui voient la solution dans la faillite de la Compagnie, combinée avec certaines interventions, qu'à ceux dont le projet aurait pu être d'absorber l'entreprise par d'autres procédés que celui de la faillite.

Nous aurions fini avec l'achat des lignes de la Broye, si cet achat, en ce qui regarde la ligne transversale du moins, n'avait pas donné lieu à une opération trop vivement critiquée pour que nous n'y revenions pas ici, et cela avec d'autant plus de raison qu'elle a été assez sommairement exposée dans le rapport de la Commission d'enquête.

Ce que nous disons ici n'a, ni de près, ni de loin, le caractère d'un reproche; nous voulons simplement exprimer l'opinion que l'importance qui a été donnée à l'affaire dont nous allons parler, nous commande de l'exposer ici en détail.

Il s'agit de l'achat fait par notre Administration, pour le prix de 328,962 fr. 50 c., de 2950 actions de notre Compagnie, destinées à être remises en paiement de partie des 3304 actions que nous aurons à payer pour la Broye transversale ¹.

D'après l'article 3 du traité d'acquisition de la Transversale fribourgeoise du 3 janvier 1873, confirmé par l'article 3 du traité du 11 mars 1873, notre entreprise doit, en

¹ Il y avait des souscriptions conditionnelles qui ont été plus tard modifiées.

Le chiffre primitif était 2100 actions, qui a été réduit à 2097 par la transformation en subvention de *trois actions* souscrites par la commune de *Châbles*. Ce chiffre s'est ensuite élevé à 2104
par les souscriptions ultérieures de *Givisiez*, 6 actions, et *Ponthaux*, 1. — Transversale vaudoise. 1200
Total 3304

échange des versements qui lui seront faits sur la base de 500 fr. par titre, remettre à l'Etat de Fribourg 1400 actions de la Suisse Occidentale, ci 1400
Aux Communes fribourgeoises et à des particuliers, ci 700

D'après l'article 13 du traité de fusion du 31 mars avec la Compagnie de la Broye, notre entreprise doit remettre à l'Etat de Vaud et aux Communes, en échange de 600,000 francs qu'ils verseront pour la Transversale vaudoise Yverdon-Payerne, 1200 actions de la Suisse Occidentale de 500 francs, ci . . . 1200

Nous aurons donc à remettre 3304
actions Suisse Occidentale en paiement de versements faits par les intéressés pour la construction des deux sections vaudoise et fribourgeoise de la Transversale.

Il faut dire, pour être complet, que ces actions n'entreront que graduellement en part dans les revenus du réseau, et que les articles 4 et 5 du traité du 27 février 1873, relatif à l'acquisition de la Transversale fribourgeoise, portent ce qui suit :

« Article 4. La participation en actions des communes et des particuliers intéressés »
» pourra, en tout ou en partie, être remplacée par une subvention à titre purement »
» gratuit, payable au même moment que les actions, sur le pied de 300 fr. de subven- »
» tion gratuite pour une action souscrite.

» Article 5. Les quatorze cents actions de 500 fr. chacune, souscrites par l'Etat de »
» Fribourg, et les sept cents actions, aussi de 500 fr. chacune, souscrites par les Com- »
» munes ou les particuliers intéressés, n'auront droit aux revenus que graduellement, »
» par cinquième, d'année en année, le premier cinquième devant entrer en part une »
» année après la mise en exploitation de la totalité de la ligne Fribourg-Yverdon. »

Il résulte donc des conventions que nous venons de rappeler que, si les souscripteurs d'actions pour la Transversale fribourgeoise préféraient, comme cela a eu lieu, verser 500 fr. contre une action, plutôt que 300 fr. à titre de subvention gratuite, nous aurions à fournir, aux époques prévues par les dites conventions, 3304 actions Suisse Occidentale pour la Transversale et 7900 actions pour la Longitudinale.

Deux moyens se présentaient pour satisfaire à cette obligation; l'un, consistant dans la création de nouveaux titres; l'autre, dans l'achat d'actions déjà émises.

Au mois de juillet 1874, la solution, par ce dernier procédé, fut posée officiellement par l'un des membres du Conseil d'administration au Président du Comité de direction. Il aurait été question alors d'acheter les titres au cours d'environ 150 fr. et l'auteur de la proposition exposait les avantages et les dangers de l'opération comme il suit :

« Les avantages, disait-il, me paraissent des plus sérieux si la marche générale de la Compagnie devient prospère; en effet :

» 1^o Au lieu de créer 11,200 actions nouvelles et de charger ainsi le fonds social de

5,600,000 fr., nous n'aurions qu'un emprunt nouveau de 1,600,000 fr. environ, à supposer que les remboursements de la Longitudinale et de Jougne ne puissent pas y suffire.

» 2^o Jusqu'au jour où la Compagnie serait appelée à livrer ses actions, elle jouirait des dividendes et paierait ainsi les intérêts des fonds qui lui auraient été prêtés pour cette opération.

» 3^o Elle acquerrait à un prix très favorable, grâce aux subventions, tout le réseau de la Broye.

» 4^o En diminuant le nombre des actions prévues, elle améliorerait ainsi toute l'affaire et les Etats intéressés ne pourraient voir qu'avec plaisir qu'on ne crée pas pour eux de nouveaux titres.

» 5^o L'un des arguments de ceux qui ont aidé à la dépréciation de nos titres est celui-ci : « Vous avez pris les lignes de la Broye qui paieront à peine leurs frais et en outre vous aurez à mettre sur le marché 11,200 actions nouvelles alors qu'il y en a déjà trop. » Si au lieu de cela nous leur disions : « Nous avons pris 130 kilomètres nouveaux avec 5 millions environ de *subventions effectives* (à supposer la réalisation du projet), ce qui fait que le kilomètre ne vous reviendra pas à 100,000 fr., » l'effet serait tout autre et cet argument qui a été exploité contre nous se retournerait alors en notre faveur.

En revanche, l'auteur de la proposition disait : « Le danger d'une affaire semblable existe en entier dans l'avenir de la Compagnie. Si nos dividendes doivent baisser, il est évident qu'il vaut mieux n'y pas donner suite, mais dans le cas contraire, l'Assemblée générale ne pourra qu'approuver une mesure aussi sage et avantageuse à ses intérêts. »

Le Président du Comité de direction, nanti officieusement, répondit aussi à titre officieux, non toutefois sans avoir mis au courant ses collègues du Comité qui se déclarèrent d'accord.

Ayant compris qu'il s'agissait d'acheter les titres, non à la Bourse, mais directement des souscripteurs, le Président du Comité de direction répondit qu'il ne considérerait pas que l'opération fût possible; de plus, l'examinant au point de vue financier, il faisait valoir les considérations suivantes dans une lettre du 30 juillet 1874 :

« Ainsi que vous nous l'indiquez, disait-il, le nombre des actions à fournir en échange des souscriptions est de 11,200, soit de 7900 pour la Longitudinale et de 3300 pour la Transversale. Ces actions n'auront droit aux revenus que graduellement par cinquième, d'année en année, le premier cinquième devant entrer en part une année après la mise en exploitation de la totalité des lignes Palézieux-Fräschels et Fribourg-Payerne-Yverdon.

» En rachetant à 150 fr. l'une, les 11,200 actions ci-dessus, on obtiendrait une diminution du capital social de 3,920,000 fr.; la différence entre cette somme et celle de 5,600,000 fr., soit 1,680,000 fr., devant faire l'objet d'un emprunt par obligations qui devra s'élever, si l'on veut tenir compte des frais d'émission, à 1,800,000 fr. au minimum.

» Le service de cet emprunt, basé sur les mêmes conditions que celui pour la Broye (intérêt 5 0/0, obligations de 400 fr. remboursables en 500 fr. en 70 ans), exigerait une somme annuelle (4,500 obligations de 500 fr., 2,250,000 fr.) de 96,200 fr. environ, payables, en supposant l'exécution immédiate de la combinaison, depuis l'exercice 1875.

» Le dividende sur les actions à fournir ne pourra, dans tous les cas, se répartir qu'en 1877, pour l'exercice 1876.

» En supposant le dividende maintenu à *huit francs par titre*, cette répartition nécessiterait les sommes suivantes :

» 1876	$\frac{1}{5}$	2,240 actions . . .	Fr. 17,920
» 1877	$\frac{2}{5}$	4,480 » . . .	» 35,840
» 1878	$\frac{3}{5}$	6,720 » . . .	» 53,760
» 1879	$\frac{4}{5}$	8,960 » . . .	» 71,680
» 1880 et suivantes,		11,200 » . . .	» 89,600

» Par ce qui précède, on voit que, sauf erreur, en supposant, pour le rachat des actions, l'émission d'un emprunt dans des conditions identiques à celui pour la Broye, et le maintien à *huit francs par titre* du dividende annuel, l'annuité à payer serait supérieure, au moins dans les premières années, à celle qui résulterait du *statu quo*.

» Vous le faites soigneusement remarquer, d'ailleurs, *l'économie et l'avantage de la combinaison dont vous voulez bien m'entretenir reposent en entier sur l'AVENIR* et il est évident que s'il nous était possible de baser dès maintenant nos calculs sur un dividende supérieur à celui de 8 fr., prévu pour les années 1876-1880, les charges du service d'un nouvel emprunt seraient compensées, pour les actions, par l'accroissement du dividende.

» Mais tout en partageant complètement votre confiance dans l'avenir de nos lignes, tout en étant convaincu de ce que l'on pourra faire encore par un contrôle sérieux des dépenses et par une attention soutenue sur les moyens d'accroître les recettes, je crois que nos charges sont destinées aussi à s'accroître plutôt qu'à diminuer, et qu'elles sont trop lourdes pour nous permettre d'espérer, avant 3 ou 4 ans pour le plus tôt, une élévation quelque peu importante dans le revenu des actions.

» Il faudra aviser, d'ailleurs, me semble-t-il, dès que nos circonstances s'amélioreront, à la formation d'une réserve suffisamment en rapport avec l'importance de notre réseau et qui nous mette à l'abri de la fluctuation des recettes et des autres éventualités du même ordre.

» D'un autre côté, il ne faut pas perdre de vue que, relativement à la *Longitudinale*, les actions n'auront droit à aucun dividende, avant le règlement complet, en capital et intérêts, de nos avances faites en sus du capital prévu dans la Convention (les 1,500,000 fr.), ce qui retardera bien d'une dizaine d'années pour nous, le paiement de tout dividende aux actions de la Broye.

» *C'est un facteur dont il faudrait grandement tenir compte dans l'achat des titres de la Broye longitudinale, si l'on entrait dans la voie de cet achat.*

» Je ne sais si je me trompe, mais il me semble qu'il vous paraît possible d'appliquer au rachat dont vous m'entretenez, le capital provenant des privilégiées, destiné à faire le prêt à la Longitudinale et à former le fonds de roulement de la ligne de Jougne.

» Je me permets de vous faire remarquer que ce disponible n'existe pas encore, qu'il sera formé graduellement en trois exercices, et de plus que nos premières ressources recevront nécessairement comme application le paiement de nos travaux.

» Je crois donc que si l'on entrait dans la voie du rachat, il faudrait nécessairement avoir recours à un emprunt spécial à la garantie duquel on affecterait les titres rachetés.

» Les considérations qui précèdent démontrent que, comme vous me le disiez avec beaucoup de raison le 24 courant, l'affaire n'est pas brûlante, qu'on peut prendre encore un peu de temps pour l'examiner et y réfléchir, et pour nous en entretenir, si vous voulez bien le permettre. »

Cette affaire en resta là jusqu'au mois de décembre 1874, époque à laquelle, dans la séance de la Commission administrative du 12 du dit mois, elle fut remise sur le tapis par un membre de la Commission; il fut convenu, dans cette séance, que le Comité mettrait la question à l'étude.

En exécution de ce mandat, le Comité de Direction convoqua à Genève, pour le 15 décembre 1874, une séance de la Commission financière et du Comité de Direction réunis. Dans cette première séance, deux des membres de la Commission financière avaient fait défaut par suite de cas de force majeure; mais l'un d'eux avait envoyé son adhésion par écrit, tandis que l'autre, auprès duquel le Président du Comité de Direction avait été délégué pour lui exposer l'affaire, donnait également son adhésion verbale.

Le Comité de Direction crut devoir renouveler la délibération qui avait eu lieu à Genève et il convoqua de nouveau, pour le 24 décembre 1874, à Lausanne, une nouvelle séance de la Commission financière et du Comité de Direction réunis. Il ne se contenta pas de ces précautions, car il fut résolu, dans cette dernière séance, que la Commission administrative serait nantie, et celle-ci se réunit en effet le 26 décembre 1874.

Dans ces trois séances des 15, 24 et 26 décembre, la délibération porta sur les points de vue suivants :

1^o L'Administration est-elle compétente?

2^o L'opération est-elle permise au point de vue de cette notion qui interdit à une Société d'opérer sur ses propres titres?

3^o L'opération ne cause-t-elle aucun préjudice aux créanciers obligataires de la Compagnie?

4^o L'opération devant nécessairement être secrète pendant qu'elle s'accomplira, comment devra-t-on procéder?

Les procès-verbaux constatent qu'il fut répondu à ces objections de la manière suivante :

1^o Question de compétence.

Les statuts n'ont pas plus prévu qu'interdit l'achat d'actions. Mais les votes des assemblées générales qui ont approuvé les traités d'achat des lignes de la Broye ont autorisé l'Administration à procurer l'exécution de ces traités. Or, ceux-ci stipulent la délivrance d'actions et il faut bien les acheter. Si l'on voulait en émettre de nouvelles, il faudrait une modification des statuts, par conséquent un vote de l'assemblée générale et l'autorisation du Conseil fédéral. Or, l'exécution d'un engagement ferme et définitif ne peut être exposé à ces conditions suspensives.

En ce qui concerne spécialement la Transversale, les souscripteurs ont la faculté de convertir chaque action de 500 fr. contre une subvention gratuite de 300 fr. Donc la Compagnie pouvait être appelée à faire la différence de 200 fr. par titre et si l'Administration affecte une somme moins forte que cette différence de 200 fr. par titre à racheter des actions qu'elle délivre contre le versement du capital entier de 500 fr., personne ne saurait lui en faire un reproche, puisqu'elle fait une opération avantageuse à la Compagnie.

Les votes des assemblées générales dans lesquels nous avons trouvé la compétence d'agir ainsi que nous l'avons fait sont-ils concluants? — C'est ce qu'il convient d'examiner et pour cela nous allons en reproduire le texte.

L'achat de la Transversale sur territoire fribourgeois a été ratifié le 6 février 1873 par le Grand Conseil du canton de Fribourg; les 3 et 4 mars de la même année par les assemblées générales des actionnaires des Compagnies du Franco-Suisse et de l'Ouest Suisse. Ces ratifications ont été données par les trois entreprises au moyen d'une Résolution identique dont voici le texte emprunté au procès-verbal de l'assemblée générale de l'Ouest-Suisse, du 4 mars 1873 :

« 1^{re} Résolution. L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de l'Ouest » des chemins de fer suisses approuve la convention signée à Fribourg le 3 janvier 1873, » par laquelle le Comité du chemin de fer Fribourg-Yverdon, sur territoire fribour- » geois, a transporté aux trois entreprises composant l'Association des chemins de fer » de la Suisse Occidentale, acquérant solidairement la concession, sur territoire du » canton de Fribourg, du chemin de fer Fribourg-Payerne-Estavayer-Yverdon.

- » Elle donne au Conseil d'administration tous les pouvoirs nécessaires pour agir, au
- » sujet de la dite convention, et relativement aux suites qu'il conviendra de lui donner,
- » conjointement et d'accord avec la Compagnie du Franco-Suisse et l'administration
- » du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise et de Genève à
- » Versoix.
- » Nombre de votants, 48 (quarante-huit).
- » Ont voté oui, 1352 (mille trois cent cinquante-deux) voix.
- » Ont voté non, 0 voix (zéro). »

L'achat de la ligne transversale vaudoise a été ratifié par vous, Messieurs, dans votre assemblée générale du 7 août 1873 par la résolution suivante :

- « Ve résolution. L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des chemins
- » de fer de la Suisse Occidentale approuve l'acte de fusion signé le 31 mars 1873 avec
- » la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Broye, sous la réserve expresse
- » que la fusion comprendra, outre la transversale sur territoire vaudois, toute la ligne
- » longitudinale de Palézieux à la frontière bernoise près Fräschels.
- » Elle donne au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour poursuivre
- » auprès des autorités compétentes l'approbation du dit contrat et pour prendre les
- » mesures que comporte sa mise à exécution, en ce qui concerne la Suisse Occiden-
- » tale.
- » Adopté par 1898 voix.
- » Rejeté par 54 voix.
- » Un bulletin blanc de 200 voix. »

Ainsi, Messieurs, les résolutions relatives à la Transversale fribourgeoise nous donnaient **tous les pouvoirs nécessaires pour agir au sujet de la dite convention et relativement aux suites qu'il conviendra de lui donner.** — La résolution relative à la Longitudinale et à la Transversale vaudoise nous donnait **les pouvoirs nécessaires pour prendre les mesures que comportait la mise à exécution de la dite convention.**

Or, parmi les suites à donner à ces contrats, nous n'en savons pas de plus immédiate, de plus directe que celle qui consistait à payer les souscriptions d'actions, à payer la chose achetée. *Et comme ce paiement devait être fait en une valeur précise et déterminée au contrat, c'est-à-dire en actions de la Suisse Occidentale, nous avons, en vertu de notre mandat et de nos pouvoirs, le droit et l'obligation de procurer aux conditions qui nous paraîtraient les meilleures, cette valeur déterminée, d'une nature précise et invariable, au moyen de laquelle, seule, la Compagnie pouvait remplir son obligation.*

2° *Possibilité de l'opération au point de vue de la notion qui ne permet pas à une société anonyme d'opérer sur ses propres titres.*

Dans les trois séances dont nous avons parlé, on a répondu à ce scrupule en insistant avec beaucoup de force, et avec raison croyons-nous, sur ce qu'il ne s'agissait pas dans l'espèce, d'une spéculation ayant pour but d'acheter et de courir, sur la revente, les chances aléatoires d'un profit. On a fait remarquer qu'il s'agissait simplement, comme nous l'avons dit plus haut, de remplir un mandat et une obligation incombant à l'Administration et consistant à se procurer, aux meilleures conditions possibles, les titres que la Compagnie a l'obligation de remettre aux actionnaires de la Broye.

3° *Possibilité de l'opération vis-à-vis des créanciers obligataires de la Compagnie.*

On a répondu qu'aucun scrupule à cet égard n'était possible et cela par les raisons suivantes :

Aucun engagement n'a été pris à l'égard de qui que ce soit, d'émettre des titres nouveaux pour payer les actionnaires de la Broye; il suffit donc, pour être entièrement en règle, de ne pas diminuer le chiffre du capital social, ni la valeur du gage de nos créanciers.

Or, le chiffre du capital social demeure intact et si *le nombre* des actions n'est pas augmenté, *leur valeur* sera plus grande, puisqu'elles auront une part proportionnelle plus forte au dividende. Donc, le gage n'est pas diminué; il augmente plutôt par le fait de l'acquisition de nouvelles lignes à un prix relativement faible.

Un membre du Comité de direction qui, bien qu'ébranlé dans la séance du 24 décembre, avait cru devoir réserver son opinion finale, fit nettement dissidence dans la séance du surlendemain 26, séance dont le procès-verbal porte, comme conclusion, les résolutions suivantes :

.

- « 1° A l'unanimité, la Commission autorise l'achat des 3,300 actions de la Suisse
- » Occidentale, nécessaires pour être remises aux souscripteurs de la ligne transversale
- » Fribourg-Payerne-Yverdon ;
- » 2° A la majorité des voix, fixe à 125 fr. le taux maximum auquel cet achat pourra
- » être fait.

» 3^o Donne à M. Bonna, qui veut bien se charger de faire faire l'opération par l'intermédiaire de sa maison, les pouvoirs nécessaires pour y procéder, selon sa prudence, dans les limites ci-dessus. M. Bonna correspondra personnellement avec M. Philippin, président du Comité de Direction. Les achats ne seront facturés à la Compagnie que fin janvier 1875. »

Cette décision a été exécutée; tous les avis d'achats adressés au président du Comité, ont été mis par lui sous les yeux de ses collègues et visés par ceux-ci; enfin, dans chacune de ses séances, c'est-à-dire les 23 janvier et 25 février, la Commission administrative a reçu communication de l'état des achats effectués, en même temps que dans cette même séance du 25 février, M. Bonna ayant demandé à être déchargé du mandat qu'il avait accepté, l'opération a été arrêtée.

Nous avons déjà dit qu'elle a porté sur 2,950 actions pour une somme totale de 328,962 fr. 50 c., dont M. Bonna s'est payé.

Le Conseil d'administration ayant été nanti de cette affaire, dans sa séance du 5 mai dernier, l'a approuvée à l'unanimité moins un membre qui a fait noter un vote contraire au procès-verbal.

Voilà, Messieurs, l'exposé complet de cette affaire de l'achat des actions. Nous n'avons à ajouter aucune réflexion, attendu que la seule chose qui nous importe en ce moment est de démontrer, comme nous estimons maintenant l'avoir fait d'une manière irréfutable, notre entière compétence pour traiter cette affaire aussi bien que la maturité et le soin avec lesquels elle a été étudiée.

On pourrait, comme la Commission, nous reprocher d'avoir fait cet achat dans un moment où nos ressources étaient déjà restreintes. Cette objection a été faite au moment où l'achat a été décidé, mais elle avait été levée par des assurances qui n'ont pas été réalisées dès lors, mais qui, pour autant, n'en avaient pas moins été données.

Nous regrettons vivement que le résultat de l'opération ne soit pas celui que nous aurions désiré dans l'intérêt de la Compagnie; nous le regrettons d'autant plus que si, au lieu de solder actuellement par une perte, elle laissait un profit, nul ne songerait alors à mettre notre compétence en question.

Sans vouloir faire ici de la polémique, nous profiterons de l'occasion qui nous est offerte de relever un mot dont la malveillance s'est emparée pour le travestir.

On a dit que, pour expliquer et excuser cette opération, le président du Comité de direction aurait donné comme motif, dans l'Assemblée générale du 28 août, « que tout le monde n'est pas financier ».

Ce qui a été dit, le voici :

« La Commission administrative aurait préféré que cette question de l'achat des actions

ne fût jamais posée; mais, dès l'instant où elle était conseillée avec persistance par les financiers membres de la Commission administrative, leurs collègues, d'ailleurs pleinement rassurés sur la question de compétence, pouvaient difficilement prendre la responsabilité du rejet de la mesure, car « tout le monde n'est pas financier. »

Et nous maintenons que l'on peut être un excellent administrateur de compagnie sans être un financier.

3^o Achat de la ligne d'Italie ou du Simplon.

Vous avez, Messieurs, approuvé cette acquisition qui nous occasionne une mise en dehors immédiate de deux millions de francs.

Nous ne pensons pas que personne parmi vous regrette cette opération qui, à la vérité, nous pèse en ce moment, mais qui portera ses fruits. — Elle était une nécessité absolue pour notre Compagnie.

4^o Exploitation à forfait par MM. Laurent, Bergeron et Cie.

Nous avons indiqué, comme dernière cause occasionnelle de la situation de la Compagnie, l'exploitation à forfait du réseau par MM. Laurent, Bergeron et C^{ie}, exploitation déplorable s'il en fut, et à l'égard de laquelle nous sommes étonnés de trouver, à page 14 du rapport de la Commission, les passages suivants :

« L'entreprise Laurent et Bergeron, chargée, depuis le 1^{er} novembre 1863 au 31 décembre 1871, de l'exploitation du réseau de la Suisse Occidentale, bien que sa manière d'opérer fût l'objet de beaucoup de critiques justifiées, avait au moins l'avantage d'exploiter à bon marché.

» Durant le laps de temps pendant lequel le traité avec ces entrepreneurs est resté en vigueur, les dépenses d'exploitation, y compris les frais d'administration particulière des Compagnies formant le réseau associé, allèrent décroissant de 51 1/2 % en 1865 à 40 1/2 % en 1871 du montant des recettes. »

L'exploitation à bon marché faite par MM. Laurent, Bergeron et C^{ie} ressemble absolument à l'opération d'un propriétaire qui croit que sa vigne produit beaucoup parce qu'il taille en ruine.

Avant de le démontrer, nous avons à faire quelques observations.

L'exploitation à bon marché dont il est parlé à page 14 du rapport de la Commission

ne tarde pas à trouver sa contre-partie à pages 31 et 32 du même rapport, où nous voyons que M. l'ingénieur Wetli, « qui a examiné soigneusement l'état des voies, insiste » d'une manière toute particulière sur la nécessité de terminer la réfection entière de » l'ancien réseau, dans l'espace de 7 ans à partir du 1^{er} janvier 1875, affirmant l'urgence » du renouvellement de tous les anciens rails jusqu'à la fin de 1881. »

C'est en vain qu'à la même page 32, on parle des réfections faites de 1866 au 31 décembre 1874; l'entreprise Laurent et Bergeron ne peut rien revendiquer de ces réfections, attendu que celles qu'elle a faites étaient régies par des contrats spéciaux, indépendants du traité d'exploitation, conclus par les Compagnies de l'Ouest et du Franco-Suisse, qui ont payé de leurs deniers la dépense extraordinaire résultant de ces réfections.

D'ailleurs les chiffres indiqués dans le rapport de la Commission, page 14, sont erronés; la dépense de 1865 a été de **45,5** % des recettes brutes et non pas de 51 $\frac{1}{2}$, de même que la dépense de 1871 a été de **42,04** % et non pas de 40 $\frac{1}{2}$ %, comme l'indique la Commission. L'erreur de la Commission provient sans doute de ce qu'elle n'a pas tenu compte qu'en 1865 on a ajouté, aux dépenses d'exploitation, la location et l'amortissement du matériel roulant payés aux Compagnies associées, tandis qu'en 1871 cette dépense avait été éliminée des comptes. De plus ce dernier exercice devrait être chargé encore des dépenses qui le concernent et qui ont été payées en 1872, par une somme de 160,484 fr.

Indépendamment des dépenses extraordinaires d'entretien et de réfection dont le traité à forfait Laurent et Bergeron a été et sera encore la source (dépenses sur lesquelles nous n'insistons pas, nul ne les conteste et M. Wetli les affirme), ce traité a eu entre autres deux conséquences onéreuses sur lesquelles nous croyons devoir arrêter un moment votre attention.

Le service fait par ces Messieurs a été tel qu'il a eu pour effet (nous pouvons sans crainte faire appel à la commune renommée) d'indisposer le public en général, et de modifier profondément les rapports qui avaient existé jusque-là entre les Compagnies et le commerce. Aussi dès que la Compagnie eut repris son exploitation en régie, elle fut obligée d'améliorer les services dans toutes les directions, et surtout de rompre avec l'habitude qu'avaient MM. Laurent et Bergeron d'adjoindre des marchandises à tous les trains de voyageurs, ce qui procurait l'irrégularité et les retards énormes dont chacun se souvient encore et qui nous ont valu le concordat des cantons sur les amendes pour retards.

Il est résulté de cette séparation complète dans le transport des voyageurs et des marchandises, une augmentation dans le nombre de kilomètres de trains de marchandises et de kilomètres de manœuvre dont le tableau suivant donnera une idée.

Parcours kilométrique des périodes 1865-1871 — 1872-1874.

ANNÉES	Trains voyageurs.	Trains marchandises.	Manœuvres.	TOTAL
1865	1,062,439	176,339	55,840	1,294,618
1866	1,017,459	261,499	65,930	1,344,888
1867	1,042,969	269,288	75,850	1,388,107
1868	1,059,989	273,748	130,750	1,464,487
1869	1,093,041	306,373	146,360	1,545,774
1870	1,130,104	474,514	165,020	1,769,638
1871	1,162,012	593,069	228,630	1,983,711
TOTAUX . .	7,568,013	2,354,830	868,380	10,791,223 *
1872	1,238,618	702,104	297,222	2,237,944
1873	1,289,271	781,938	382,276	2,453,485
1874	1,207,734	802,594	405,102	2,415,430
TOTAUX . .	3,735,623	2,286,636	1,084,600	7,106,859 *
* Ces chiffres comprennent les kilomètres pour l'exploitation de la section <i>Verrières-Pontarlier</i> .				

Ainsi les sept années de l'exploitation de MM. Laurent, Bergeron et C^{ie} ont occasionné une dépense de 10,791,223 kilomètres, tandis que les trois années qui ont suivi ont exigé 7,106,859 kilomètres. C'est une augmentation moyenne de 53,7 %, tandis que la recette brute ne s'est augmentée que de 55,8 %. C'est la preuve du service peut-être un peu luxueux qu'il a fallu offrir au public en compensation de celui dont il avait dû se contenter au temps du traité à forfait.

Si l'accroissement des kilomètres est resté en proportion exacte de l'augmentation des recettes brutes, il n'en a pas été de même du coût du kilomètre de train, en raison

surtout de l'augmentation du personnel et des salaires, dont l'insuffisance, au temps de MM. Laurent, Bergeron et C^{ie}, faisait l'objet de plaintes dont les gouvernements avaient cru devoir s'occuper.

C'est ainsi que le kilomètre de train et manœuvres, qui coûtait en 1871. Fr. 2 27 s'est élevé en 1874 à » 2 69

Cette différence fait pour les 2,415,430 kilomètres parcourus en 1874 une somme de 1,014,480 fr. 60.

Prétendrait-on que nous avons dépassé la mesure? que nous avons trop fait pour reconquérir la faveur du public? Il suffit, pour répondre à cette question, de constater que pas un de nos services d'été ou d'hiver n'est soumis à la sanction des gouvernements et publié, sans être l'objet de demandes additionnelles émanant, soit du gouvernement fédéral, soit des cantons, des autorités communales ou du public, et souvent de plusieurs de ces sources en même temps.

Ou bien dira-t-on avec la Commission, page 14 : « Nous reconnaissons que lorsque » l'exploitation fut reprise par l'administration de la Compagnie, il y eut désir de mieux » faire que l'entreprise fermière, mais les frais d'exploitation augmentèrent aussi rapi- » dement d'une manière considérable et atteignirent en 1872, 48 % des recettes, en » 1873 50,5 %, en 1874 54,6 %, dénonçant ainsi l'inexpérience de la nouvelle admi- » nistration. »

Sans vouloir opposer notre expérience et nos connaissances techniques en matière d'exploitation de chemins de fer, à celles de MM. les membres de la Commission, nous nous permettrons de faire remarquer que notre inexpérience durant les années 1872, 1873 et 1874 paraît avoir été épidémique et contagieuse.

En effet, le tableau suivant établira qu'avec une recette kilométrique notablement supérieure à la nôtre, le Nord-Est et le Central ont augmenté pendant ces mêmes années leurs dépenses d'exploitation d'un tantième % plus considérable que nous. Le tableau ci-après démontre en effet que pendant ces trois années, nous avons augmenté nos dépenses d'exploitation, y compris la réfection de 20 kilomètres de voie, de 12,60 % de la recette brute 12,60 %

L'Union-Suisse, de	14,79 %
Le Nord-Est Suisse, de	12,14 %
Le Central-Suisse, de	15,11 %

ANNÉES	UNION SUISSE			NORD-EST-SUISSE			CENTRAL-SUISSE			SUISSE OCCIDENTALE		
	Recettes brutes.	Dépenses.	Produit net %	Recettes brutes.	Dépenses.	Produit net %	Recettes brutes.	Dépenses.	Produit net %	Recettes brutes.	Dépenses.	Produit net %
1871	5,185,882	2,341,756	54.84	9,578,397	4,037,972	57.84	11,145,685	5,265,090	52.76	10,732,705	4,512,657 ⁽¹⁾	57.96
1874	6,655,233	3,989,385	40.05	11,835,779	6,427,175 ⁽²⁾	45.70	14,055,949	8,765,051	37.65	11,928,563	6,517,935	45.36
Diminution du produit net			14.79			12.14			15.11			12.60

(1) Y compris 160,484.— dépenses d'exploitation de 1871 réglées après la clôture des comptes.

(2) Y compris 639,000.— portés au fonds de renouvellement.

UNION-SUISSE { Rapport de 1871, p. 37.
 » de 1874, » 47.

NORD-EST-SUISSE { Rapport de 1871, p. 33.
 » de 1874, » 54.

CENTRAL-SUISSE { Rapport de 1871, p. 30.
 » de 1874, » 54.

COMPARAISON DES DÉPENSES AVEC LES RECETTES DE DIVERSES COMPAGNIES SUISSES

[illegible]

Observations. 1° Les dépenses comprennent les *réfections de la voie et la reconstruction du matériel roulant.*

2° Les résultats du travail sont établis en formant autant que possible des bases de comparaison identiques entre les Compagnies qui, toutes, présentent leurs comptes sous des formes différentes.

Ainsi qu'on l'a vu, le tableau qui précède est dressé sur la base des *recettes brutes totales* des Compagnies. C'est la seule base vraie, nous semble-t-il.

Mais on pourrait prétendre que la comparaison serait défavorable à la Suisse Occidentale si, au lieu d'opérer sur cette base des *recettes brutes totales*, on prenait pour base les *produits des transports*.

Il n'en est rien, ainsi que le prouvera le tableau ci-après, qui est le résultat d'un travail par lequel on a cherché à ne mettre en comparaison que des choses de même nature. Ce travail a été rendu nécessaire en raison de ce que les Compagnies suisses présentent leurs comptes d'après des formules qui ne sont pas identiques.

Remarquons encore, avant de donner la parole aux chiffres, que non-seulement le *pour cent* des produits des transports est plus élevé dans les autres Compagnies suisses que chez nous, mais qu'encore il est pris sur des recettes qui, comme celles du Central et du Nord-Est, sont en 1874, pour le Central, de 50,693 fr. 50, et pour le Nord-Est de 45,817 fr. 79 par kilomètre pour le réseau principal et de 37,593 fr. 74 avec les lignes secondaires Zurich-Zoug-Lucerne et Bulach-Regensberg.

(V. le tableau ci-joint : *Comparaison, etc.*)

Nous avons dit que l'exploitation à forfait par MM. Laurent, Bergeron et Cie, avait eu pour conséquence de modifier profondément nos rapports avec le commerce. Avant l'exploitation Laurent et Bergeron, le commerce, en cas de retards dans la livraison des marchandises, d'avaries ou de pertes, donnait la préférence au règlement amiable et équitable des questions; les rapports entre lui et les Compagnies avaient un caractère incontestable de bienveillance et d'équité réciproques; les affaires se réglaient plus rapidement sans l'intervention de la justice; les Compagnies dépensaient moins et peut-être le commerce était-il tout aussi bien indemnisé qu'aujourd'hui.

Irrité par les procédés de l'exploitation à forfait qui avait non-seulement à lutter contre les vices inhérents à sa nature, mais qui a eu à surmonter par moments des circonstances difficiles de trafic, le commerce a pris l'habitude de recourir aux procédés judiciaires et il n'est point rare qu'il le fasse immédiatement, sans avoir tenté, auprès de la Compagnie, aucune démarche préalable.

Nous ne pouvons pas établir, avec notre propre réseau, la comparaison des dépenses pour pertes et avaries avant l'exploitation Laurent et Bergeron, pendant et depuis cette exploitation, attendu que la statistique des indemnités payées ne se trouve pas dans les rapports des entreprises associées de 1864 et de 1865; mais le tableau qui va suivre indique suffisamment la différence qui existe à cet égard entre les autres Compagnies suisses et nous, différence qui, nous le répétons, a sa cause principale, sinon unique, dans la nature des rapports du commerce avec le chemin de fer, tels que les a créés l'exploitation à forfait.

Tableau comparatif des Indemnités pour PERTES et AVARIES payées par les Chemins de fer suisses.

EXERCICES	UNION-SUISSE (1)			NORD-EST-SUISSE (2)			CENTRAL-SUISSE			ÉTAT DE BERNE (3)			SUISSE OCCIDENTALE (4)		
	Produit des transports.	Indemnités payées.	%	Produit des transports.	Indemnités payées.	%	Produit des transports.	Indemnités payées.	%	Produit des transports.	Indemnités payées.	%	Produit des transports.	Indemnités payées.	%
1864	3,885,899	1,054	0,02	5,069,366	6,628	0,13	6,945,320	5,693	0,08	510,319	556	0,11	—	—	—
1865	4,015,518	2,105	0,05	5,599,714	8,982	0,16	6,830,728	5,543	0,08	878,454	483	0,06	—	—	—
1872	5,619,232	8,245	0,14	8,763,773	17,158	0,20	10,576,062	56,910	0,53	1,492,306	14,576	0,98	11,061,181	105,000	0,95
1873	5,790,656	7,744	0,13	9,311,696	13,958	0,15	11,445,741	83,810	0,73	1,614,396	8,089	0,50	11,894,054	103,338	0,87
1874	6,375,701	6,783	0,11	9,759,190	8,641	0,08	12,166,440	56,782	0,47	1,840,495	3,475	0,19	11,804,122	87,989	0,75

(1) Le chiffre des indemnités payées par l'Union-Suisse comprend seulement celles payées ou supportées par la Compagnie elle-même ou par la Compagnie d'assurance.

(2) Les rapports du Nord-Est-Suisse ne fournissent aucun renseignement sur les indemnités payées. Le compte d'exploitation comprend seulement, aux services voyageurs et marchandises, deux postes sous le nom « Ersatzleistungen » que nous groupons.

(3) Pour l'Etat de Berne, ce sont également les postes « Ersatzleistungen » qui ont été groupés.

(4) En 1864 et 1865 l'exploitation de chacune des Compagnies était remise à forfait à un entrepreneur.

5° Si nous voulions pousser plus loin cette étude, nous pourrions signaler une autre cause très sérieuse de dépenses; c'est celle qui est déjà résultée pour nous des lois fédérales relatives aux chemins de fer et qui ne fera que s'aggraver par la mise en vigueur des lois comme celles sur les transports, sur la responsabilité des Compagnies en cas d'accidents, etc., etc.

Mais nous croyons que nous ne devons pas nous livrer à un travail à l'égard duquel l'expérience n'est pas encore complète et qui nous conduirait nécessairement à examiner la question de l'élévation des tarifs, dans la mesure où elle est possible pour tenir compte tout à la fois des nécessités commerciales et de celles de la concurrence. Car si, en principe, il est évident que les tarifs ne peuvent pas rester immuables pendant 99 ans, quand, pendant la même période, les obligations légales des Compagnies auront été étendues et que, grâce à la dépréciation de l'argent, le prix des salaires et des autres choses aura doublé, le remède emprunté à une élévation des taxes exige une étude et des développements qui ne pourraient trouver leur place ici.

IV. — Examen de diverses parties du rapport de la Commission.

1° Nous avons, à propos de l'achat de la ligne de Jougne, de l'achat et de la fusion des lignes de la Broye, de l'achat de la ligne d'Italie et de l'exploitation à forfait par MM. Laurent, Bergeron et Cie, traité les parties du rapport de la Commission qui se rapportent à ces différentes affaires.

En procédant par ordre d'importance, nous avons à parler maintenant :

2° Des 676 actions privilégiées qui sont restées en mains de la Compagnie.

Vous vous rappelez, Messieurs, que le traité passé avec le syndicat pour l'émission des privilégiées, portait la clause suivante :

« Pour donner suite à la préférence accordée aux actions anciennes de souscrire à
» l'émission de nouvelles actions, à raison de une nouvelle pour cinq anciennes, il sera
» publié en temps utile, par les soins de la Compagnie, une circulaire soit prospectus
» énonçant les conditions de la souscription. Un délai de 10 jours sera accordé aux
» porteurs des actions anciennes pour faire valoir le droit qui leur est réservé. Passé
» ce délai, la Compagnie aura la libre disposition des actions non souscrites. Le droit
» de souscription s'exercera sur le dépôt d'une déclaration de possession des titres avec
» *bardereau numérique*, etc. »

Dans le prospectus qui fut rédigé d'accord avec le syndicat et qui fut publié, on reproduisit ces dispositions, sans toutefois faire mention du délai de 10 jours accordé aux porteurs des actions anciennes pour faire valoir leur droit de priorité à la souscription. Le prospectus du 18 mai 1874 se bornait à dire dans ses deux premiers paragraphes :

« I. Les porteurs d'actions anciennes sont seuls admis à la souscription des actions » privilégiées, et cela dans la proportion de *une action nouvelle* pour *cinq anciennes*, » les fractions de quatre titres et au-dessous n'étant pas acceptées : le Conseil d'administration s'est assuré d'avance le placement des actions nouvelles qui n'auront pas » été souscrites par les anciens actionnaires à la clôture de la souscription.

» II. Les souscriptions devront être établies sur formulaire spécial délivré par la » Compagnie. Elles devront donner l'état par numéros des titres anciens en vertu des- » quels les nouvelles souscriptions sont faites. Pour le cas où les mêmes actions figu- » reraient sur plusieurs souscriptions, les demandeurs auraient à justifier la propriété » des titres indiqués. Si cette justification n'était pas fournie, la souscription serait » annulée. »

En conformité du prospectus ci-dessus, et pour permettre à tous les actionnaires anciens d'user de leur droit de priorité, ce prospectus fut publié dans les journaux suisses ; on tenta de le publier aussi dans les journaux français, en raison de ce que, comme vous le savez, notre Compagnie a, en France, des actionnaires importants et en certain nombre.

Mais en ce qui regarde la France, nous vîmes nous heurter contre l'impossibilité que nous signalait, dans les termes suivants, par sa lettre du 29 mai 1874, M. le Secrétaire général de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Il nous disait : « Au moment de » faire publier le prospectus que vous m'avez envoyé pour la souscription aux 28,000 » actions privilégiées de votre Compagnie, je suis arrêté par une considération que je » regrette de ne vous avoir pas fait connaître plus tôt, c'est que vous ne vous êtes pas » mis en règle vis-à-vis du fisc français.

» Aux termes de la loi du 30 juin 1872, les titres étrangers ne peuvent être cotés, né- » gociés, exposés en vente ou émis en France, qu'en se soumettant au paiement de » l'impôt sur le revenu (3 0/0), du droit de timbre (6 centimes par 100 fr. et par an sur » le capital nominal) et du droit de transmission (20 centimes par 100 fr. et par an, » d'après le cours ou la valeur du titre). Toute contravention à ces dispositions est punie » d'amendes considérables ; de plus, le décret du 6 décembre 1872, rendu pour régler » l'exécution de la loi du 30 juin, défend toute émission ou souscription de titres étran- » gers, aux Compagnies qui n'ont pas, au préalable, fait agréer au ministre des finances, » un représentant français responsable des droits dus à l'Etat et des amendes qui peu- » vent être encourues.

» Dans cette situation, j'ai dû m'abstenir provisoirement de toute publication. Veuillez me faire connaître vos intentions. »

Le Comité se trouvait donc dans la situation suivante :

1^o Les actionnaires français étaient au profit d'un droit de priorité pour souscrire les privilégiées ;

2^o Le prospectus publié indiquait, comme lieu de souscription, la Caisse centrale de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ;

3^o Il était impossible de faire savoir aux actionnaires français, par la voie des journaux de leur pays, c'est-à-dire par le seul procédé qui pût prévenir des réclamations de leur part, qu'ils étaient au bénéfice d'un droit de priorité pour souscrire et que, s'ils n'en usaient pas en temps utile, ils en seraient forclos ;

4^o Les actions privilégiées faisaient prime et des réclamations de la part des actionnaires français étaient imminentes, si on ne les avisait pas, ou tout au moins si l'on ne justifiait pas que toutes les mesures possibles avaient été prises pour leur ménager l'exercice de leur droit.

Dans cette situation, on résolut d'envoyer un exemplaire du prospectus aux personnes domiciliées en France, auxquelles nous avons des raisons d'attribuer la qualité d'actionnaires de la Suisse Occidentale. De plus et par résolution du 3 juin 1874, le Comité décida de garder 500 titres d'actions privilégiées, destinées à faire face aux réclamations qui pourraient se produire. Le Comité se crut d'autant plus autorisé à agir de cette façon, qu'à cette époque, il existait dans les caisses de la Compagnie 2800 actions Suisse Occidentale, destinées à l'échange de certificats provisoires Ouest-Suisse et d'anciennes actions Franco-Suisse, pour lesquelles le droit de priorité à la souscription des privilégiées n'avait pu être exercé.

La question de savoir si l'on informerait le syndicat de la garde de ces 500 titres, fut posée par la 1^{re} division au Comité, dans la séance de celui-ci du 11 juin 1874 ; mais elle ne fut pas résolue, soit parce que l'on ne se considérait pas encore comme étant à l'abri de réclamations et de demandes de rectifications, de la part des actionnaires français, soit parce que le chef de la 1^{re} division était absent pour le service de la Compagnie. La meilleure preuve que des demandes de rectifications pouvaient encore se produire, se trouve dans ce fait qu'à la date du 24 juin, il nous en parvint, mais en sens inverse de ce que l'on avait prévu. Un actionnaire français se trouvait inscrit à double, une fois sous son nom et une fois sous le couvert d'une maison de banque de Genève pour 176 actions. Il demanda et on dut lui accorder de considérer cette double souscription, fruit d'une erreur, comme valant pour une seule. Telle est l'origine de la possession par la Compagnie des 676 actions privilégiées dont parle la Commission.

La vente de ces titres a-t-elle été négligée, comme le dit la Commission à page 9 de son rapport? En aucune façon. Nous rappellerons d'abord que ces titres représentaient, selon toute probabilité, en nos mains, de l'argent nous produisant 6 % au minimum, 5 % d'intérêt certain, plus le dividende qui, selon les prévisions autorisées à cette époque, devait être, non pas de 1 %, mais au moins de 2 %. Il serait même encore de près de 2 % sur la somme versée, si l'on répartissait, en dividende aux actions, le solde disponible de l'exercice de 1874¹. De plus, à une époque dont la date n'a pas été conservée, mais qui se rapproche, autant que l'on peut s'en souvenir, du moment où les cours commencèrent à fléchir, le chef de la Comptabilité générale se rendit à Genève pour s'enquérir de l'état de l'opinion. Il ne fit pas connaître le but des renseignements qu'il demandait, mais ce qu'il rapporta d'une source éminemment autorisée, c'est que ces titres devaient monter à 550 et que le syndicat avait résolu de n'en vendre aucun au-dessous de 530.

On considéra donc qu'il n'y avait pas péril en la demeure et qu'il y avait d'autant plus lieu de ne pas se presser, qu'à toutes les considérations qui précèdent, venait se joindre la difficulté d'une réalisation directe faite par la Compagnie et l'impossibilité de la faire sous le nom d'un tiers, — à supposer qu'une personne tierce eût consenti à prêter son nom, — sans nous exposer à des interprétations fâcheuses et absolument contraires aux faits. Lorsque, plus tard, la baisse des cours s'accrut, l'on crut à un fait passager, et lorsque sous l'influence de la baisse des recettes qui s'est manifestée vers la fin de l'année dernière, le cours des privilégiées fut descendu à 457.50, le Comité de direction fut nanti et il décida qu'il n'y avait pas lieu de vendre.

Cette décision fut prise par le Comité le 15 décembre 1874, elle fut confirmée par le Comité et la Commission des finances réunis, le 12 février 1875.

Voilà tous les faits qui se rapportent, soit à la possession, soit à la non réalisation des 676 actions privilégiées; il en résulte, nous semble-t-il, avec la dernière évidence, d'une part, que la possession de ces titres a son origine dans la pensée de sauvegarder, également pour tous, un droit assuré aux porteurs des anciennes actions, dans une mesure de prudence destinée à prévenir des réclamations; d'autre part, qu'il n'y a eu ni négligence, ni défaut de vigilance relativement à ce qui pouvait être fait pour réaliser ces titres. C'est là tout ce que nous voulions établir.

-Après avoir élucidé ce point spécial concernant les privilégiées, nous nous arrêtons quelques instants

3^o A l'émission des privilégiées.

Trois faits principaux ont été reprochés à cette émission :

1^o L'insuffisance de l'émission par rapport aux besoins;

¹ Malgré la liquidation fâcheuse de l'exercice 1874, nous pourrions encore distribuer fr. 3.32 par action, soit fr. 13.32 ou 6.66 % par titre privilégié, libéré de fr. 200.

2^o Le défaut d'harmonie entre les versements sur les privilégiées et nos échéances, ou, en d'autres termes, la longue période de libération des actions privilégiées, qui a eu pour effet d'empêcher le classement de cette valeur et d'en atteindre le cours;

3^o Le fait que l'on n'a pas appelé les versements facultatifs par anticipation.

En ce qui touche le premier de ces reproches, nous y avons répondu dans le chapitre VIII de l'Exposé de la situation financière de la Compagnie.

Nous avons en effet rappelé dans cette partie de l'Exposé, les faits suivants, savoir :

« 1^o Que l'émission des privilégiées laissait intacte celle des deux emprunts d'en-
» semble cinq millions de francs autorisés, mais non émis. Elle prévoyait cette émission
» en l'ajournant simplement, quant à l'emprunt de trois millions, « pour le moment, »
» et à l'égard de celui de deux millions, jusqu'en juillet 1876.

» Comme les seize millions que nous demandons comprendront les dits emprunts,
» notre appel nouveau n'est en réalité à ce point de vue que de onze millions.

» 2^o Que l'émission des actions privilégiées ne prévoyait pas l'affaire du Simplon, qui
» n'était pas née ou qui n'était qu'en germe à l'époque où le contrat des privilégiées a
» été conclu avec le syndicat. Fr. 2,000,000

» 3^o Que la somme produite par l'émission des privilégiées prévoyait
» l'extinction de la dette flottante jusques à cinq millions seulement, et
» c'est ce qui a eu lieu. Le présent exposé prévoit le remboursement du
» solde de cette dette en Fr. 1,200,000
» Plus, d'une partie de la dette sur le domaine privé. . . 198,000
» Des emprunts à la Caisse d'épargne de Neuchâtel et amor-
» tissement de créances 102,000
» Le remboursement de l'avance de l'Etat de Fribourg . . 700,000
» L'acquisition de titres et versements à effectuer sur ceux
» en portefeuille 530,000 2,730,000

» 4^o Que nos avances à la ligne de Jougne sont portées
» au présent travail à. 2,369,000
» tandis que lors de l'émission des privilégiées on les avait
» supputées à 500,000

Différence. . . 1,869,000

» Cette différence vient de ce que nous sommes obligés de parachever
» la ligne et de compléter son matériel, tandis que l'entrepreneur général
» est chargé de ces obligations. Il y a litiges pendants à ce sujet entre le

A reporter. . . Fr. 6,599,000

	Report. . . Fr.	6,599,000
» dit entrepreneur et la Compagnie de Jougne-Eclépens, mais en atten-		
» dant leur solution et en raison de l'ouverture prochaine du service inter-		
» national, nous sommes obligés d'aviser, en exécutant ces parachèvements		
» et en commandant le matériel roulant nécessaire.		
» 5 ^o Que le présent exposé demande à l'emprunt, à défaut de fonds de		
» réserve créé, la somme nécessaire pour payer les réfections extraordi-		
» naires de voies et de matériel roulant, en sus des 20 kilomètres de voie		
» portés annuellement en compte d'entretien, tandis que l'émission des		
» privilégiées laissait le tout en compte d'entretien. C'est une somme de.		1,470,000
» 6 ^o Que les dépenses à prélever sur les privilégiées, pour parachève-		
» ment de l'ancien réseau, ne comprenaient pas certains travaux et l'achat		
» de matériel roulant portés dans le présent état. L'acquisition de ce ma-		
» tériel roulant supprimera les locations que nous payons aujourd'hui		
» aux autres Compagnies. Il y a de ce chef une différence :		
» a) En acquisitions de matériel, de . . . , . . .		812,000
» b) En travaux proprement dits, de		66,000
		<hr/> 878,000
» 7 ^o Que nous portons au présent exposé, page 15, une somme de. .		1,690,000
» pour pertes, frais d'émission d'emprunt et reconstitution du fonds de		
» roulement.		
» 8 ^o Qu'afin de cesser le paiement de loyers onéreux, nous prévoyons, au		
» présent exposé, l'acquisition d'un matériel roulant pour la Broye longi-		
» tudinale.		1,165,000
» Ces acquisitions de matériel roulant sont d'ailleurs nécessaires pour		
» prévenir l'embarras où nous serions, si les Compagnies voisines ces-		
» saient de pouvoir nous en louer, quand elles ouvriront elles-mêmes leurs		
» nouvelles lignes.		
» 9 ^o Que la construction de la Broye transversale nécessitera, ensuite des		
» motifs déjà indiqués, une dépense de		2,435,000
» supérieure à celle prévue et comprise lors de l'émission des actions pri-		
» vilégiées.		
Ensemble. . .		<hr/> 14,237,000
» Si nous ajoutons à ces éléments, les sommes prévues lors de l'émission des actions		
» privilégiées pour :		

» Avance à la ligne de Jougne	500,000
» Avance à la Longitudinale	1,500,000
	<hr/>
» Fr.	2,000,000

» représentant l'emprunt de même somme non émis, nous arrivons au chiffre de l'emprunt qui nous est nécessaire. »

On objectera que l'on aurait pu prévoir, lors de l'émission des privilégiées, les acquisitions additionnelles de matériel roulant qui figurent dans l'état ci-dessus pour 2,043,000 francs. — A quoi nous répondons que si ce chiffre figure dans l'exposé financier, eu égard à la nature de ce travail, essentiellement pessimiste, c'est là une dépense qui peut s'échelonner, qui peut même se renvoyer dans une grande mesure, en louant du matériel roulant des autres Compagnies.

Les chefs des services techniques, consultés sur les besoins, ne sont arrivés aux chiffres énoncés dans l'exposé que quand ils ont été appelés à formuler, *sous leur signature et sous leur responsabilité*, des propositions qui nous missent, pendant une série d'années, à l'abri de tout emprunt. — La question du matériel est un chapitre à revoir.

On peut également être étonné de la différence de 2,435,000 fr. qui existe entre le devis actuel et le devis antérieur de la Broye transversale.

Mais, nul ne songera à accuser l'Administration, dans un domaine qui est exclusivement celui des hommes techniques, et alors qu'il ne s'agit pas, bien qu'elle soit considérable, d'une différence qui dépasse, ce qui arrive trop souvent dans les constructions de voies ferrées, les prévisions dans une mesure autre que cela ne se produit habituellement. S'il en fallait un exemple, nous le prendrions à côté de la Transversale, dans la ligne Longitudinale, dont le coût, originairement fixé, même en Grand Conseil du canton de Vaud, pour le parcours Palézieux-Lyss, à la somme de 8,500,000 francs, atteindra le chiffre de 12,000,000 de francs environ. Tous les autres postes de l'état que nous avons extrait de l'exposé de la situation financière et que nous avons reproduit plus haut, nous semblent être, d'une manière absolue, à l'abri de toute critique, en raison de ce qu'ils n'auraient pas été prévus lors de l'émission des privilégiées.

En ce qui touche le défaut d'harmonie entre les versements sur les privilégiées et nos échéances, ou, en d'autres termes, la longue période de libération des actions privilégiées, le Comité a fait, en son temps, les démarches nécessaires pour améliorer cet état de choses; car on lit ce qui suit à son procès-verbal du 25 mars 1874, n° 1116 :

« Le Directeur de la 1^{re} Division annonce qu'à la lecture de la convention avec les
 » banquiers touchant l'émission d'actions privilégiées, il a fait le compte que si la Suisse
 » Occidentale rembourse, sur le premier versement de 200 fr. et sur l'avance de 2,800,000
 » francs qui a été promise par le syndicat, les 6,000,000 de rescriptions, il ne restera

» de disponible pour l'année 1874-1875 (juillet à juillet), qu'une somme de 2,400,000 fr. ;
» il a envoyé le chef de la Comptabilité auprès de M. Bonna, à l'effet de savoir si l'on ne
» pourrait pas modifier la dite convention dans le sens d'obtenir que le premier verse-
» ment fût plus important que ce qui a été prévu. M. Bonna ayant répondu qu'il con-
» sidérait la chose comme absolument impossible et que, sur ce point comme sur tous
» les autres ayant quelque importance, il fallait éviter de remettre la convention en
» question, le Comité décide de passer outre et d'aviser à se procurer les ressources
» nécessaires, soit en ne remboursant pas la totalité des rescriptions, soit en en émettant
» de nouvelles, si on peut le faire, à des conditions meilleures que pour celles que l'on
» a maintenant. »

Il ne faut pas oublier que, dans ce moment, nous ne pouvions pas insister, en raison soit des ressources qui nous étaient nécessaires, soit des conditions en somme favorables auxquelles nous les trouvions par la combinaison des privilégiées.

Relativement aux versements anticipés facultatifs qui auraient pu être appelés sur les actions privilégiées, nous devons faire observer, avant tout, que ces versements étaient prohibés par la convention passée avec le syndicat des banques, convention portant, à la fin du littéra D du premier paragraphe : « La Compagnie n'admet en aucun temps » l'escompte des versements à effectuer sur les actions nouvelles. » — C'est une condition que le syndicat avait réclamée et de laquelle il ne consentait pas à se départir.

Nonobstant cette disposition, le Comité et la Commission des finances furent nanties, dans la séance du 9 janvier 1875, par le Président du Comité de direction, de la question de savoir s'il y aurait avantage et opportunité à permettre la libération totale anticipée des actions privilégiées. Cette affaire fut alors renvoyée par la Commission des finances et le Comité, à un examen ultérieur que les circonstances n'ont plus permis d'aborder.

On nous a encore reproché de n'avoir pas porté, dans les prévisions qui ont précédé l'émission des privilégiées, l'emprunt que nous avons dû fournir plus tard à la Compagnie de la Broye, en lieu et place du syndicat des banques, qui s'était originairement chargé de cet emprunt.

C'est le 10 juin 1874 seulement, et malgré des démarches actives et réitérées, que le Comité a été informé, ainsi que cela est mentionné à son procès-verbal, que le syndicat des banques renonçait à l'emprunt en question et, qu'en conséquence, la Suisse Occidentale en était chargée. Il n'aurait donc pas été possible de porter cet emprunt en ligne de compte *au commencement de mai*. D'ailleurs, l'emprunt de la ligne de la Broye formant une affaire spéciale et indépendante de l'émission des privilégiées, il n'avait pas à entrer en ligne de compte pour cette émission.

On a dit aussi quelque part qu'il existait au mois de mars 1874, pour la ligne Trans-

versale, un devis de 9,800,000 francs, qui, après déduction des souscriptions d'actions s'élevant à 2,488,000 fr., laissait une dépense à couvrir de 7,300,000 fr., tandis que les supputations qui ont présidé à l'émission des privilégiées avaient réduit arbitrairement ce chiffre à 6,000,000 de francs. — Le rapport de la Commission constate lui-même, à page 20, l'erreur de cette assertion, puisqu'en parlant du premier devis, il le fait ascendre à 8,294,000 fr. La vérité est que le premier devis, produit le 19 mars 1874, était de 8,417,000 fr., et c'est sur ce devis que notre justification financière auprès du Conseil fédéral a été faite. En déduisant les subventions et les souscriptions, on pouvait donc compter, si ce devis eût répondu à la réalité, que la somme à demander aux privilégiées, pour la Broye transversale, *n'atteindrait pas six millions de francs.*

Enfin, et quant aux dépenses pour le Simplon dont on a aussi parlé comme d'une affaire qui aurait dû entrer dans la supputation des privilégiées, nous répondons par deux observations. La première, c'est que nous avons, à pages 51 et suivantes de notre rapport à votre assemblée générale du 16 mai 1874, rendu public, pour vous et pour tous les intéressés, l'état de la question de la ligne d'Italie, soit au point de vue de son achat, soit en ce qui regarde son exploitation, et qu'ainsi nul ne peut, de bonne foi, prétendre qu'il ait été induit en erreur ou même simplement qu'il ait été laissé dans l'ignorance. Notre seconde observation, c'est que la nature et l'étendue de nos obligations, dans l'affaire de la ligne d'Italie ou du Simplon, n'ont été précisées que plus tard, par les statuts de la Compagnie. Or, ceux-ci portent la date du 20 mai 1875.

Nous croyons avoir répondu à toutes les observations qui ont été faites sur cette question des actions privilégiées et nous passons outre, en faisant observer que dorénavant nous prendrons les observations de la Commission d'enquête auxquelles nous avons encore à répondre, dans l'ordre où la Commission les a énoncées elle-même.

4° Frais de déplacements.

Ces frais ont été, en 1874, de 262,662 fr. 15. Cette dépense est presque en entier placée sous une rubrique bonne à égarer l'opinion et à fausser les jugements. En effet, pour **215,756 fr. 25 c.**, elle représente une partie du traitement du personnel de la voie, des gares et des trains. Voici l'explication de ce fait : le personnel reçoit des indemnités de parcours dont le tarif a été mis sous les yeux de la Commission d'enquête.

Ces indemnités sont les suivantes :

	Taux par			
	Jour.	Nuit.	Lieue.	Kilom.
Ingénieurs, chefs de sections, ingénieurs-adjoints, chefs de dépôts, inspecteurs, chefs de bureau	Fr. 6 —	Fr. 3 —	— —	— —
Conducteurs de travaux, dessinateurs et opérateurs, chefs de gare de I ^e et II ^e classe, surveillants de dépôts »	5 —	» 2 50	— —	— —
Employés de bureau, employés aux recherches, chefs de gare intérimaires, chefs de gare de III ^e et IV ^e classe, sous-chefs de gare, receveurs marchandises et voyageurs, visiteurs-chefs, contre-maîtres, piqueurs de la voie, magasiniers	» 4 —	» 2 —	— —	— —
Receveurs aux bagages, chefs de quai, de manutention, chefs d'équipe et préposés de quai, facteurs, surveillants, aiguilleurs intérimaires, visiteurs et graisseurs »	3 —	» 2 —	— —	— —
Sous-chefs d'équipe, brigadiers, télégraphistes, pointeurs, facteurs-aiguilleurs et aiguilleurs	» 2 50	» 1 50	— —	— —
Chefs de trains (maximum de nuits, 20 à 30 fr. par mois)	— —	» 1 50	Fr. 0 04	— —
Contrôleurs de route et gardes-freins (id.)	— —	» 1 50	» 0 03	— —
Mécaniciens et chauffeurs (service des voyageurs) . .	— —	— —	— —	Fr. 0 01,5
Id. (» » marchandises)	— —	— —	— —	» 0 02
Id. (» » manœuvres)	» 1 —	— —	— —	— —
Id. (» » trains de travaux) »	1 50	— —	— —	— —
Graisseurs de trains de marchandises	» 1 50	» 1 50	— —	— —
Chefs de gare. . . }	Pilotage de machines ou trains {	— —	— —	» 0 0,4
Autres agents des gares }		— —	— —	» 0 0,3

En vertu de ce tarif, il a été payé en 1874 :

Aux gares et stations	Fr.	25,297 40	
» personnel des trains	»	89,557 40	
» mécaniciens, chauffeurs et manœuvres	»	87,526 10	
» graisseurs	»	13,375 35	215,756 25

Cette somme représente bien, comme nous le disions il y a un instant, une partie du traitement des employés qui l'ont touchée; le surplus de la dépense, soit **46,905 fr. 90 c.** et *non pas* **72,200 fr. 04 c.**, comme le dit la Commission, se répartit de la manière suivante :

Direction et Administration centrales, Secrétariat et archives, bureaux des Divisions, Comptabilité générale, Service des Titres	Fr.	16,374 70
Service commercial. Tarifs		1,077 40
Economat, déplacements pour achats d'approvisionnements, réception et reconnaissance du matériel de voie, à l'étranger et sur le réseau . . .		4,605 65
A reporter	Fr.	22,057 75

Report	Fr. 22,057 75
Bureau central du Trafic et Mouvement, déplacements des chef et sous-chef du service et des inspecteurs du réseau	7,667 70
Contrôle et statistique, déplacements des chef et sous-chef de service	102 50
Service des Réclamations, frais de déplacements du chef de service et du personnel, sur le réseau et pour prendre part aux réunions des chefs de services des autres Compagnies suisses	1,470 30
Inspection des télégraphes, déplacements de l'inspecteur et du personnel télégraphique intérimaire	1,145 75
Service de la Voie et des Bâtiments, déplacements de l'ingénieur en chef, des chefs de sections, des piqueurs et autres employés de bureaux	10,775 20
Service de la Traction, déplacements des chef et sous-chefs du service, des chefs de dépôt et autres fonctionnaires	3,686 70
	<hr/> Fr. 46,905 90

Nous reconnaissons que la question des frais de déplacements est délicate dans toutes les administrations, autant parce qu'elle peut prêter facilement à des abus que parce qu'en raison même de cette circonstance, on peut être porté à soupçonner des abus là où il n'y en a pas.

Les chiffres détaillés et les explications qui précèdent permettront à chacun de se faire une opinion exacte, surtout si nous ajoutons qu'en raison de séjours relativement nombreux et prolongés à l'étranger, pour tractation de questions importantes et pour la liquidation Laurent et Bergeron, l'année 1874 a été une année exceptionnelle.

5° *Frais de représentation de la Compagnie dans les villes de Neuchâtel, Fribourg, Genève et Berne.*

La Commission estime qu'il y aurait lieu de supprimer, en presque totalité, ces frais qui ont été, en 1874, pour les quatre domiciles, de 10,846 fr. 78 c.

D'après la Commission, une simple élection de domicile qui satisferait aux exigences des statuts et des autorités cantonales, n'occasionnerait qu'une faible dépense et ferait disparaître en grande partie des comptes de la Compagnie, les frais de représentation.

Pour avoir une opinion exacte à cet égard, il faut remonter aux origines. Les statuts qui, d'après leur préambule, dernier alinéa, combinés avec l'article 12 du traité de fusion du 7 août 1872, font un tout avec ce dernier acte, les statuts, disons-nous, portent à l'art. 3 :

« Le siège de la Compagnie est établi à Lausanne. Cependant, pour tenir compte des
» droits et des besoins des autres cantons dont le réseau fusionné emprunte le territoire,
» la Compagnie aura un domicile réel, avec représentant du Comité de direction, dans
» les villes de Genève, Neuchâtel et Fribourg. Elle sera soumise à la législation et pla-
» cée sous la juridiction ordinaire, en matière civile et administrative, de chacun des
» cantons dont son réseau emprunte le territoire, pour ses actes dans toute l'étendue
» du dit canton. »

Nous sommes donc tenus d'avoir à Genève, à Neuchâtel et à Fribourg, d'abord un *domicile réel*, puis, dans ce domicile, un *représentant du Comité de direction*, c'est-à-dire un homme auquel le public puisse s'adresser de la même façon et dans la même étendue qu'au Comité de direction lui-même.

Si, lorsqu'il a ratifié, pour ce qui le regarde, les statuts et le traité de fusion, l'Etat de Fribourg s'est contenté de cette disposition sans la souligner, il n'en a pas été de même de la part des gouvernements de Neuchâtel et de Genève. Voici, en effet, ce qu'écrivait le Conseil d'Etat de Neuchâtel au Conseil d'administration Franco-Suisse, le 24 janvier 1873 :

« Messieurs, avec votre office du 6 courant, vous nous avez adressé un exemplaire
» imprimé du Traité de fusion des entreprises composant l'association des Chemins de
» fer de la Suisse Occidentale, traité auquel vous avez pris part, en vertu du droit qui
» vous est réservé par l'art. 4 de l'acte de concession de votre Compagnie et vous nous
» demandez si nous estimons qu'il ait été satisfait par les dispositions des actes inter-
» venus, aux conditions des art. 4 et 6 du susdit acte de concession. Nous avons pris
» connaissance des clauses du Traité de fusion du 7 août 1872, et des Statuts de la
» même date, et nous envisageons que, par les dispositions qui y sont contenues, spécia-
» lement par les art. 3, 24, 27, 32 et 33 des Statuts, vous avez pleinement satisfait
» aux obligations que votre Compagnie a contractées envers l'Etat de Neuchâtel.

» Agréer, etc. » (Suivent les signatures.)

Ainsi donc, l'Etat de Neuchâtel a considéré que pour satisfaire à nos obligations concessionnelles envers lui, il fallait non-seulement l'art. 3 que nous avons reproduit plus haut et qu'il vise, mais il a visé de plus, dans le même dessein, les art. 24, 27, 32 et 33 des Statuts qui se rapportent : les art. 24 et 27 à la composition du Conseil d'administration et au droit de représentation dont les Etats jouissent dans le dit Conseil ; — les art. 32 et 33, à la Commission administrative et au Comité de direction, dans lesquels tous les cantons du réseau doivent être représentés. Nous reconnaissons qu'en visant tous ces articles, le gouvernement de Neuchâtel en a pris plus que ne lui en attribue la concession. Nous admettons aussi que si le domicile de Neuchâtel avait dû être

organisé *ab ovo*, il l'aurait été sur un pied plus modeste, et des études ont même été faites dans ce sens par le chef de la 1^{re} Division. Mais il y a été coupé court par des réclamations très nettes et même un peu vives de la part des Directeurs de l'ancienne Compagnie Franco-Suisse, en raison des engagements qu'ils avaient pris envers le personnel du domicile de Neuchâtel, personnel qui, au moment de la fusion, avait déjà de longues années de service dans la Compagnie Franco-Suisse. Dans cette situation, l'ensemble de la question de la représentation de la Compagnie fut soumis au Comité de direction par la 1^{re} Division dans un rapport du 5 août 1873, confirmé les 22 et 28 du même mois, et le Comité, par note du 4 septembre 1873, signifiait ce qui suit au chef de la 1^{re} Division :

« Pour Genève, le Comité adopte votre idée de fixer le domicile dans les bureaux de »
» l'Inspecteur de l'exploitation et de désigner celui-ci comme représentant de la Compa- »
» gnie. Il a chargé la III^e Division d'étudier l'exécution pratique de cette organisation »
» ainsi que la question du local.

» Pour Neuchâtel et Fribourg, le domicile sera conservé provisoirement dans les »
» bureaux de la liquidation du Franco-Suisse et de l'administration L.-F.-B. et le per- »
» sonnel de ces bureaux continuera à fonctionner comme nos représentants. Cependant »
» le Comité est disposé, en principe, à appliquer plus tard dans ces deux cantons le »
» même système qu'à Genève. Dans ce cas il aurait égard à la position des anciens em- »
» ployés des lignes fusionnées. »

On a, au surplus, chargé le bureau de Neuchâtel du service, sur cette place, des titres de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, en échange de quoi celle-ci fait gratuitement tout notre service des titres à Paris : par cet échange, le bureau de Neuchâtel nous évite une dépense que sans cela il faudrait payer.

En ce qui regarde le domicile de Genève et les obligations que nous avons à cet égard, nous rappelons les faits suivants :

En demandant au gouvernement du canton de Genève de ratifier le traité de fusion et en raison des difficultés que cette ratification semblait devoir soulever, nous avons fait au gouvernement la déclaration suivante, par lettre du 4 décembre 1872 :

« Nous référant à ce document (l'acte de fusion), nous n'hésitons pas à vous donner »
» la déclaration formelle que nous tiendrons, vis-à-vis de l'Etat de Genève et en tant »
» qu'il y est intéressé, tous les engagements que nous y prenons envers son confédéré »
» vaudois. »

La Commission du Grand Conseil de Genève, chargée d'examiner le projet d'arrêté législatif concernant la fusion, ne se contenta pas de la déclaration que nous venons de reproduire; elle nous demanda encore, par lettre du 19 février 1873, du Conseiller d'Etat chargé du Département des Finances et du Commerce, que notre engagement fût

étendu à l'avenir, en ce sens que l'Etat de Genève serait mis au bénéfice, *non-seulement de nos engagements actuels*, mais aussi de nos engagements *futurs* envers l'Etat de Vaud. Il fut répondu à cette demande par une lettre du 22 février 1873 que nous croyons devoir reproduire ici partiellement :

Monsieur le Conseiller d'Etat, chargé du Département des Finances et du Commerce
du canton de Genève.

Genève.

Lausanne, le 22 février 1873.

MONSIEUR LE CONSEILLER,

Par votre office du 19 courant, vous nous demandez, au nom de la Commission du Grand Conseil, chargée d'examiner le projet d'arrêté législatif relatif à la fusion des Compagnies de la Suisse Occidentale, de modifier l'une des phrases de notre lettre du 4 décembre 1872, visée dans les considérants du dit arrêté, en ce sens que la déclaration que nous y faisons de tenir, *vis-à-vis de l'Etat de Genève et en tant qu'il y est intéressé, tous les engagements que nous prenions envers son confédéré vaudois*, fût étendue à l'avenir, soit aux *engagements que nous pourrions prendre*.

La lettre que nous avons eu l'honneur de vous écrire le 4 décembre 1872, était accompagnée de quelques exemplaires de celle que nous avons adressée le 23 novembre de la même année, à M. le président du Conseil d'Etat du canton de Vaud, à propos des négociations pendantes avec cette haute autorité au sujet de la fusion des chemins de la Suisse Occidentale. C'est *en nous référant à ce document* que nous déclarions vouloir tenir, *vis-à-vis de l'Etat de Genève et en tant qu'il y est intéressé, tous les engagements que nous y prenions envers son confédéré vaudois*.

Or, les engagements que nous prenions envers l'Etat de Vaud, dans notre note du 23 novembre 1872, *et auxquels l'Etat de Genève peut être intéressé*, se rapportent aux points suivants :

- 1° Maintien des clauses des concessions ;
- 2° Droits de l'Etat relatifs à sa haute surveillance, à son intervention en matière de fixation d'horaires, en matière d'exploitation, d'amélioration du service et du matériel ;
- 3° Trains de nuit ;
- 4° Révision des tarifs.

Notre note du 23 novembre, adressée à M. le président du Conseil d'Etat de Vaud, précisait les intentions des Compagnies de la Suisse Occidentale à l'égard des demandes formulées par le gouvernement de Vaud, comme conditions de la ratification de sa part du traité de fusion, et ce sont ces mêmes intentions que nous déclarions, dans notre lettre du 4 décembre, vouloir appliquer envers l'Etat de Genève. Nous pensons donc que la Commission de votre Grand Conseil, en demandant que cette déclaration s'étendît à l'avenir, n'a eu en vue que les engagements que nous pourrions prendre vis-à-vis de l'Etat de Vaud *à l'occasion de la ratification du traité de fusion, sur les points traités dans notre note du 23 novembre*, c'est-à-dire relativement aux clauses des concessions, aux droits de haute surveillance de l'Etat et à son intervention en matière d'horaires, exploitation, amélioration des services, aux trains de nuit et à la révision des tarifs.

Nous n'hésitons pas, Monsieur le Conseiller, à déclarer que, sur tous ces points, les engagements

que nous avons pris et ceux que nous pourrions prendre encore envers le canton de Vaud, à propos du traité de fusion, seront considérés par nous comme pris aussi envers le canton de Genève.

Que si la Commission du Grand Conseil a eu en vue la question de la représentation des Etats dans le Conseil d'administration et le Comité de direction de la Suisse Occidentale, nous ne ferons que confirmer l'intention clairement exprimée par nos Compagnies dans le traité de fusion du 7 août 1872 et dans les statuts qui y sont annexés, en déclarant qu'elles entendent traiter sur un pied de parfaite égalité les quatre cantons desservis par leurs lignes et qu'en conséquence elles n'accorderont pas à l'Etat de Vaud des droits de nomination ou de représentation plus étendus que ceux dont jouiront l'Etat de Genève et ceux de Fribourg et de Neuchâtel, en leur qualité d'Etat. Nous nous permettons d'ajouter que cette considération a été l'une des principales causes du refus que nous avons opposé aux demandes formulées de ce chef par le gouvernement de Vaud, et qu'elle continuera à nous guider dans nos négociations ultérieures avec cet Etat au sujet de la fusion.

Notre représentant à Fribourg est, comme on l'a vu plus haut, un ancien fonctionnaire de la Compagnie L.-F.-B.; c'est la raison pour laquelle nous n'avons pas appliqué à Fribourg le système qui fonctionne à Genève; notre intention était de le faire dès qu'il nous serait possible de placer dans un autre service notre représentant à Fribourg.

Ce qui a pu inspirer l'observation de la Commission, c'est le fait que notre domicile à Berne, élu chez notre avocat, ne nous coûte rien ou à peu près (50 fr. par an) en dehors des émoluments que nos causes peuvent rapporter à l'étude. Mais que l'on nous permette de faire remarquer que notre domicile de Berne est une vraie superfétation, puisque Berne n'est pas directement dans notre réseau et que le Central, propriétaire de la ligne Thörishaus-Berne que nous exploitons, reste, vis-à-vis des tiers, responsable de cette exploitation et que cette Compagnie a un domicile à Berne. Nous n'en avons un, de notre côté, que parce que le gouvernement de Berne l'a exigé pour nous autoriser à devenir fermiers de cette section de Thörishaus à Berne, section pour laquelle deux Compagnies ont ainsi un domicile dans la même ville.

6° *Nous avons à relever, sous ce numéro, diverses erreurs de chiffres qui se trouvent dans le rapport de la Commission.* Ce sont les suivantes :

Rapport, page 8, avant-dernier alinéa. — Les valeurs dont la Commission parle et dont le tableau détaillé lui a été remis sont énumérées ci-après avec les explications en regard de chacune de ces valeurs. La Commission a reçu un exemplaire de ce tableau et nous sommes étonnés du reproche qu'elle nous fait de n'avoir pas saisi le moment favorable pour débarrasser la Compagnie de celles de ces valeurs susceptibles d'être vendues.

VALEURS ET

Bordereau des titres représentant le solde

NOMBRE ET NATURE DES TITRES		RENSEIGNEMENTS	SOMMES	
			Partielles.	Totales.
16	Obligations Jougne-Eclépens	Solde de celles réservées lors de la vente des titres, 16 obligations à 300 fr. . . .	—	4,800.—
21	Actions gare de St-Prex . .	Actions remises en paiement de la halle construite	—	4,200.—
1	Obligation convertie F.-S. .	Titre restant sur ceux réservés pour la conversion de l'emprunt de 2 millions 4 $\frac{1}{2}$ %	385.—	—
1	»	Echangée contre celle non convertie rachetée de Tugginer à Soleure	385.—	—
120	»	Provenant de la conversion de l'emprunt de deux millions à 4 $\frac{1}{2}$ % et de titres 5 % convertis pour Fr. 46,250 Moins produit de 3 obl. sorties » 1,650	44,600.—	—
511	»	Echangées contre celles que la Compagnie Franco-Suisse a été condamnée à rembourser à la Banque de Soleure à 315 fr. l'une	160,965.—	—
7	»	Echangées contre un nombre égal de titres non convertis dont la Banque de Soleure a demandé le remboursement à 385 fr. l'une	2,695.—	209,030.—
1	Oblig. O.-S. emprunt 1856 .	Remboursée par erreur par des correspondants de la Compagnie, et rachetée par l'O.-S. en février 1872 au cours de . .	—	432.50
1	»	Echangée contre quarts d'obligations . .	430.—	—
1	»	»	400.—	830.—
1	Cédule de l'emp. O.-S. 1859 non prorogée	1 feuille de coupons, le titre lui-même n'ayant jamais été présenté pour la prorogation	—	500.—
10	Cédules de l'emp. O.-S. 1859 .	Cédules annulées à tort par le bureau O.-S. à Paris	—	5,000.—
207	Oblig. 5 % Etat de Fribourg .	207 titres de 1,000 fr. reçus pour 3 ^{me} versement sur souscriptions de l'Etat de Fribourg pour la construction de la Transversale	—	207,000.—
676	Actions privilégiées S.-O. . .	Certificats provisoires 1 ^{er} et 2 ^e versements .	—	135,200.—
28	Obligations S.-O. 5 % . . .	Obligations provenant des soultes d'échange des 24,000 actions F.-S. et 10,000 actions privilégiées O.-S.	—	25,110.—
		Solde débiteur	—	592,102.50

D'où il résulte que les titres pouvant être vendus représentaient à leur prix d'entrée dans nos écritures la

TITRES DIVERS

débiteur de ce compte au 31 décembre 1874.

OBSERVATIONS	SOMMES	
Conservées en caisse. — Valeur peu importante et attribuée dès lors à servir de garantie	—	4,800.—
Actions qui devaient être conservées et qui sont amortissables par le Comité de St-Prex	4,200.—	—
Neuf obligations 3 3/4 % Franco-Suisse rachetées ou échangées à 385 fr. l'une, conservées en raison de leur valeur peu importante et de la perte qu'il y aurait eu à subir en les vendant	—	3,465.—
631 obligations déposées à la Caisse d'épargne de Neuchâtel en nantissement d'une avance pour	205,565.—	—
Une obligation O.-S. remb. par erreur et rachetée par O.-S. en 1872; titre invendable	432.50	—
Deux obligations O.-S. provenant de quarts d'obligations échangées (titres conservés vu leur peu d'importance)	—	830.—
Une feuille de coupons d'une cédule prorogée, mais non remboursée (invendable)	500.—	—
10 cédules annulées à tort par le bureau O.-S. à Paris (titres invendables) . . .	5,000.—	—
207 obligations 5 % Etat de Fribourg reçues le 31 décembre 1874 pour paiement de ses souscriptions. Titres destinés à faire partie du fonds de réserve O.-S. et appliqués en 1875 à cette destination	207,000.—	—
676 actions privilégiées Suisse Occidentale, reliquat de souscriptions	135,200.—	—
28 obligations S.-O. provenant des soultes d'échange des 24,000 actions F.-S. et 10,000 privilégiées O.-S. pour	—	25,110.—
Ces titres étaient destinés à la vente ou à servir de garantie, ce qui a eu lieu dès lors.	557,897.50	34,205.—

somme peu importante de 34,205 fr., dont 30,000 fr. environ ont reçu dès lors leur application comme garantie.

Rapport, page 9, 1^{er} alinéa. — Les 800,000 fr. d'obligations 5 % de l'Etat de Fribourg, ont l'affectation suivante :

Au fonds de réserve Ouest-Suisse	Fr. 520,000
Id. id. Franco-Suisse	» 200,000
Au cautionnement pour la Transversale	» 20,000
A la garantie pour la justification financière du Simplon	» 60,000
Total	Fr. 800,000

Rapport, page 13, 3^e et 4^e alinéas. — Les 10 millions dont il est parlé en cet endroit, ont servi à éteindre les dettes flottantes non-seulement de l'Ouest-Suisse et du Franco-Suisse, mais aussi du Lausanne-Fribourg-Berne; la répartition de cette somme entre les trois Compagnies a été la suivante :

Pour l'Ouest-Suisse	Fr. 4,000,000
» le Franco-Suisse.	» 1,600,000
» le Lausanne-Fribourg-Berne	» 2,400,000
Capital non émis	» 2,000,000
Total	Fr. 10,000,000

Rapport, page 13, avant-dernier alinéa. — Au lieu de 11,553,535 francs 29 cent., il faut Fr. 11,553,555 27
 Id. 13,565,253 » 24, id. » 13,565,253 19
 Le coût kilométrique du réseau est de » 517,002 82
 au lieu de » 517,286 —

Rapport, page 20, au bas. — Les chiffres doivent être les suivants :
 Au lieu de 1,573,136 fr. 60, il faut Fr. 1,578,136 60
 Soit en total, au lieu de 4,069,600 fr. 60, il faut » 4,065,690 60

Rapport, page 23, 3^e alinéa. — La somme versée par la Suisse Occidentale pour le Simplon, au 30 juin 1875, est de Fr. 925,664 05
 au lieu de » 872,168 —
 d'où il suit que son apport ne sera plus que d'environ Fr. 1,074,336 —
 au lieu de » 1,130,000 —

Rapport, page 25, 2^e alinéa. — La somme de 58,430 fr. représente les dépenses faites pour la Compagnie de Jougne, durant le premier *semestre*, et non pas durant le premier *trimestre* de 1875.

Rapport, page 26. — Le détail des chiffres indiqués au bas de cette page, pour établir les prévisions de 1876 et de 1877, pour la ligne de Jougne, n'étant pas donné, nous nous bornons à faire remarquer :

1^o Que tandis que, pour 1875, on a admis une augmentation de 80,000 fr. pour le *second semestre*, on n'attribue à 1876, pour tout l'exercice, qu'une augmentation de 93,600 fr.;

2^o Que, comme on l'a vu plus haut, il n'est pas tenu compte au Jougne-Eclépens de la redevance annuelle Suisse Occidentale de 65,000 fr.

Rapport, page 27. — Nous avons relevé, en parlant de l'acquisition de la ligne de Jougne, les erreurs de calcul qui se trouvent à cette page.

Rapport, page 28, 4^e alinéa. — La créance de la Caisse d'épargne de Neuchâtel étant remboursable par annuités de 25,000 fr., nous pensons qu'il faut tirer en dehors l'annuité et non pas la totalité de la créance. — Donc, au lieu de 200,000 fr., 75,000 fr.

Rapport, page 29, 1^{er} alinéa. — En l'absence de tout détail donné à ce chiffre de 900,000 fr., nous croyons qu'il fait double emploi et qu'il faut le retrancher. Ne fit-il pas double emploi qu'il faudrait encore l'éliminer, attendu qu'il pourra être couvert par les ressources dont le rapport de la Commission ne tient pas compte, soit :

Sur le produit de la vente de matériaux 900,000 fr., et les versements à recevoir sur souscriptions pour construction de la ligne Fribourg-Payerne-Yverdon, 284,000 fr.

Rapport, page 29, 3^e alinéa. — L'exposé de la Compagnie prévoyait une somme de 310,000 fr. pour compléter le fonds de roulement de la Compagnie qui existait. Nous ne faisons aucune objection d'élever cette somme à 600,000 fr., mais il nous est impossible d'admettre le chiffre de 1,099,200 fr. qui ne se justifierait pas, surtout en présence des nouveaux arrangements pris entre les Compagnies suisses, pour le règlement de leurs comptes réciproques de trafic, qui hâteront notablement la liquidation et le règlement effectif de ces comptes et mettra fin aux découverts dont nous souffrions de ce chef. Ces diverses modifications réduisent à 3,475,800 fr. (en chiffres ronds à 3,476,000 fr.) celui de 5,000,000 de francs que forme l'addition des sommes portées au haut de la p. 29.

Rapport, page 30, 3^e alinéa. — Sur les 10 locomotives qui avaient été commandées, 7 seulement ont été construites; la construction et l'établissement des trois autres est ajourné.

Cinq de ces locomotives sont intégralement payées; deux sont entre nos mains en location jusqu'au moment où nous pourrons les acheter, ce qui nous occasionnera une dépense de Fr. 120,000

Si l'on veut tenir compte des vues de la Commission et acheter encore trois nouvelles locomotives, il en résultera une dépense de » 216,000

Ensemble Fr. 336,000

au lieu de 720,000 fr. indiqués par la Commission.

L'addition des chiffres du 3^e alinéa de la page 30 ainsi rectifiée, portés pour 2,143,552 fr. au lieu de 2,148,662 fr., donne 1,764,662 fr. (en chiffres ronds 1,765,000 fr.) au lieu de 2,150,000 fr. indiqués par la Commission.

Rapport, page 32, 2^e et 3^e alinéas. — Notre exposé de la situation financière embrassait une période de trois années, tandis qu'en ce qui regarde la réfection de la voie, la Commission embrasse une période de 7 années. Nous n'avons pas d'observations à faire sur le chiffre de deux millions qu'elle a adopté.

Rapport, page 35. — Les rectifications que nous avons faites jusqu'à la page 23 du rapport de la Commission n'ont qu'un caractère d'ordre et de régularité, mais elles sont sans influence sur la récapitulation qui se trouve à la page 35 du rapport de la Commission.

En revanche, les rectifications qui se rapportent aux chiffres indiqués à pages 24, 28, 29 et 30 du rapport, modifient cette récapitulation de la façon qui sera indiquée par le tableau ci-après :

La Commission, à page 35 de son rapport, dit :		Les chiffres rectifiés doivent être, selon nous, les suivants :
	Francs.	Francs.
Travaux des lignes de la Broye :		
a) Longitudinale	825,000	825,000
b) Transversale	6,000,000	6,000,000
Somme à verser à l'entreprise du Simplon	1,130,000	1,075,000
Dépenses pour la ligne de Jougne	1,850,000	1,196,000
Remboursement des créances, etc.	5,000,000	3,476,000
Acquisition du matériel roulant et amélioration de celui-ci	2,150,000	1,765,000
Travaux de parachèvement	4,110,000	4,110,000
Ensemble	21,065,000	18,447,000
Il est à remarquer que les dépenses pour la ligne de Jougne ont été diminuées dans la supposition qu'à partir de 1878, le service de l'emprunt de cette Compagnie serait mis à la charge des frais d'exploitation du réseau de la Suisse Occidentale.		
Si l'on déduit de la somme ci-dessus les versements qui restent à faire sur les actions privilégiées, du chiffre de 8,400,000 fr., qui, après remboursement de l'avance du syndicat, donneront	5,600,000	5,600,000
Il reste	15,465,000	12,847,000

En ajoutant à la somme ci-devant de	Fr. 12,847,000
une perte de 10 % sur un emprunt de seize millions, soit , »	1,600,000
on obtient un chiffre total de	Fr. 14,447,000

Enfin, même en ajoutant à cette somme celle de 900,000 fr. éliminée à page 29 du rapport de la Commission et à page 51 du présent travail, du chapitre des remboursements de créances diverses, et celle de 499,200 fr. pour réduction du fonds de roulement à 600,000 fr. au lieu de 1,099,200 fr., soit en tout » 1,399,200

on arrive à une somme totale de besoins de	Fr. 15,846,200
--	----------------

c'est-à-dire au chiffre indiqué dans notre exposé de la situation financière, du mois de mai dernier.

Il faut observer d'ailleurs que ce résultat est obtenu sans tenir compte des ressources que produiront :

La vente de matériaux prévue page 16 de l'Exposé	Fr. 900,000
Les sommes qui, au 30 juin écoulé, étaient à encaisser encore sur les subventions pour la Transversale »	284,000
Ensemble	Fr. 1,184,000

7^o *Le rapport de la Commission parle*, après les parties de ce document qui nous ont occupés jusqu'ici, *des différents remèdes qui pourraient être apportés à la situation de la Compagnie.*

Nous n'avons ni le mandat, ni l'intention d'entrer en discussion sur ce point, pas plus que de rechercher la valeur et l'efficacité des moyens qui sont proposés, pris dans leur ensemble : cependant nous avons le devoir, croyons-nous, de signaler à l'attention de nos successeurs, non-seulement l'inefficacité, mais le véritable danger qu'il y aurait à appliquer le remède que conseille la Commission ; nous voulons parler de la proposition de supprimer le service des Titres. Pour justifier notre assertion, constatons d'abord quels sont les travaux qui incombent à ce service.

Les titres de la Compagnie sont, comme vous le savez, Messieurs, les suivants :

Actions.

142,000 actions en 21,200 titres de 5 actions et 36,000 titres de 1 action.

28,000 actions privilégiées en 400 titres de 5 actions et 8000 titres de 1 action. .

170,000 actions S. O. et 8,200 actions Jougne-Eclépens (ces dernières pour mémoire),
soit ensemble, **178,200 actions.**

Obligations.

Emprunts Ouest-Suisse.

3,953 obligations, emprunt 1854.	
19,568 » » 1856.	
24,461 » » 1857.	
7,755 » » 1859.	
14,810 » » 1865.	
516 » » 1869.	
128 actions nominatives ancienne Société de Navigation, à 1000 fr.	
<hr/>	
71,191 obligations.	

Emprunts Franco-Suisse.

34,709 obligations.

Emprunts Suisse Occidentale.

22,700 obligations émises à 1000 fr.
10,600 » de la Broye.

Emprunts Jougne-Eclépens.

16,252 obligations,

Soit 155,452 obligations et

178,200 actions Suisse Occidentale et Jougne-Eclépens

333,652 titres, auxquels s'ajouteront naturellement ceux résultant de l'emprunt de 16 millions en perspective.

Les travaux du service des Titres consistent entre autres :

A payer les coupons aux diverses échéances et à préparer le paiement par nos correspondants, à des vérifications souvent très longues, à établir des mains-courantes, des contrôles réguliers tenus à jour, correspondant avec la Comptabilité générale, à annuler et à classer les coupons et bordereaux, à surveiller les oppositions sur titres, à faire opérer les tirages, à établir les listes et les contrôles de tous les tirages.

A établir la comptabilité détaillée pour chaque série et chaque échéance de coupons sur le grand-livre du service des Titres, à fournir toutes les écritures à la Comptabilité générale ainsi que des états de situation mensuels.

A faire toute la correspondance concernant le service des Titres, à préparer toutes les publications y relatives, à tenir régulièrement le contrôle des titres en caisse, à établir les dossiers et à les classer, à continuer à faire l'échange, à estampiller et à classer les certificats provisoires d'actions Ouest-Suisse, les anciennes actions Franco-Suisse, les obligations Ouest-Suisse, les obligations Jougne-Eclépens et les certificats provisoires emprunts Ouest-Suisse 1871-1872 (ce dernier travail à peu près terminé).

A établir des états des titres en caisse, avec les situations explicatives qui les accompagnent. (Lors de la dernière situation du 20 juillet 1875, il existait 30,874 titres divers en caisse.)

A payer les coupons du Central, du Nord-Est et du P.-L.-M. (ces derniers seulement à Neuchâtel); à vérifier les bordereaux et les coupons et à les expédier aux Compagnies.

Les chiffres suivants permettront de juger de ce travail :

Du 1^{er} janvier au 31 août 1875, nous avons payé en coupons :

Du Central-Suisse, pour	Fr.	206,562 50
Du Nord-Est Suisse, pour.	»	129,548 75
Du Paris-Lyon-Méditerranée, pour.	»	47,737 10

Voici le chiffre total des sommes *en espèces* payées à Lausanne par le service des Titres en 1874 et 1875 :

Fr. 999,046 92 dans l'année 1874;

» 810,520 79 du 1^{er} janvier au 31 août 1875.

Le service des Titres reçoit le dépôt des titres pour les assemblées générales et prépare le service des tirages et le travail préliminaire qui s'y rapporte, etc., etc.

Lors de l'émission d'emprunts, comme ce sera prochainement le cas, le service des Titres doit pourvoir à la confection des obligations, doit les faire timbrer et signer, et les distribuer. Enfin il y aura à procéder prochainement au renouvellement de 45,000 feuilles de coupons des obligations Ouest-Suisse 1856 et 1857.

Il est possible que la Commission ait été déterminée dans sa proposition de supprimer le service des Titres par le fait que, si nous ne faisons pas erreur, ce service n'est pas à l'état de service distinct dans d'autres Compagnies suisses, où il se trouve confondu avec le service de la Comptabilité générale dont il forme une section. S'il en est ainsi, nous faisons remarquer que nous avons un nombre de titres beaucoup plus considérable que les Compagnies suisses dans lesquelles cette confusion des services existe, croyons-nous. Quelques chiffres le prouveront :

	Central-Suisse.	Nord-Est-Suisse.	Suisse Occidentale.
Actions . . .	100,000	76,000	178,200 (avec Jougne-Eclépens.)
Obligations . .	78,000	92,000	155,452 (id.)
Totaux . .	178,000	168,000	333,652

Si les locaux dont nous disposons s'y prêtaient, nous aurions placé côte à côte la Comptabilité générale et le service des Titres; ce serait plus commode pour le public, mais on ne ferait pas l'épargne du moindre employé; le caissier principal, entre autres, pourrait, si peu, être chargé de la caisse des Titres, qu'il lui arrive d'avoir à réclamer l'aide du caissier spécial de ce service.

Le personnel du service des Titres est réduit, d'ailleurs, à sa plus simple expression; il se compose, en effet :

D'un chef du service, d'un employé principal chargé de payer les coupons, ces deux fonctionnaires fournissant chacun un cautionnement de 5000 fr.; enfin, d'un second employé chargé de tenir le registre du contrôle des coupons. Il y avait à l'origine, lorsqu'il s'est agi de l'installation et de la mise en train du service, deux employés de plus qui ont été remerciés au commencement de cette année.

Nous croyons superflu de citer des exemples tirés de notre propre expérience pour justifier le conseil que nous nous permettons de donner avec insistance à nos successeurs, de conserver le service des Titres tel qu'il est organisé et d'éviter ainsi les doubles emplois et les erreurs dont un service imparfait ou mélangé est la source certaine. Il est superflu aussi que nous insistions sur la gravité que présente toute erreur dans un service qui embrasse 333,652 titres et un capital de 161 millions.

Il nous importait de rectifier les points de vue et surtout de redresser les erreurs et de combler les lacunes les plus importantes de l'enquête qui a été faite de votre part.

Cette tâche est remplie, nous nous arrêtons.

Lausanne, le 11 octobre 1875.

Le Conseil d'Administration.
